

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



Odair Carvalho dos Anjos

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXVIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe:

A visão estrutural da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

para a melhoria do nível da Sinistralidade Rodoviária

Orientadora:

Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado

Lisboa, 22 de abril de 2016





Odair Carvalho dos Anjos

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXVIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe:

**A visão estrutural da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe
para a melhoria do nível da Sinistralidade Rodoviária**

Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna com vista à obtenção do grau de Mestre em Ciências Policiais, elaborada sob a orientação da Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado.



Estabelecimento de Ensino: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

Autor: Odair Carvalho dos Anjos

Curso: XXVIII – Mestrado Integrado em Ciências Policiais

Título da obra: Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe:

A Visão Estrutural da PNSTP para a melhoria do
nível da Sinistralidade Rodoviária

Orientadora: Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado

Local de Edição: Lisboa

Data de Edição: abril de 2016



“Nas grandes batalhas da vida, o primeiro passo para a vitória é o desejo de vencer”
(Mahatma Gandhi, 1951)

DEDICATÓRIA

A Deus,
Aos meus pais e irmãos,
A toda minha família, e
Aos meus verdadeiros amigos

AGRADECIMENTOS

O momento de reconhecer nem sempre é o mais fácil e justo, uma vez que na vontade de expressar a gratidão, a todos os que direta ou indiretamente contribuíram com a sua disponibilidade e conhecimento para a realização deste trabalho, poderá por lapso passar alguma referência importante. Assim deixo expressa a minha gratidão e apreço a todas as pessoas que me apoiaram e auxiliaram sempre que precisei. Visivelmente estou muito orgulhoso pela conquista, convicto e firme da escolha que fiz, “Certa”.

Assim sendo, desejo manifestar o meu agradecimento:

A Deus, pelo dom da vida e por iluminar sempre os meus caminhos.

Ao meu falecido avô Álvaro dos Anjos, antes da sua partida fez tudo ao seu alcance para que eu acordasse sorrindo, por me ter acolhido e prestando-me ajuda que precisava.

Aos meus pais, Arnaldo Neves dos Anjos e Feliciano Dias de Carvalho, por me terem colocado no mundo, aos meus irmãos, que são os meus melhores amigos.

A Adnilza Quintas, minha companheira de todas as horas, por todos estes anos, pois estava sempre presente nos momentos mais complicados dando-me apoio, força, motivação e acima de tudo serviu de pilar para que eu não tombasse.

Ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI), a minha eterna casa, pelos momentos, pelo valor e pelos conhecimentos transmitido e, não esquecendo os Docentes, todo o elemento do Quadro Orgânico e os meus Orientadores de Estágio.

Agradeço especialmente a minha Orientadora, Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado, pela disponibilidade e empenho, pelos conhecimentos partilhados, pela amizade e por todo o apoio prestado durante a realização da presente Dissertação.

Ao Professor Doutor Miguel José Sardia Garcia Castro e ao Comandante Adjunto da Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano de Lisboa o Srº Comissário Pedro Miguel da Silva Pereira, que também me auxiliaram nos momentos oportunos durante a elaboração do trabalho da Dissertação.

A todos os entrevistados, pelo contributo fundamental para a concretização do estudo.

Por último, a todos os meus camaradas do ISCPSI, pelo convívio, colaboração, espírito de entreajuda que se verificou durante esses anos de convivência.

A todos, o meu MUITO OBRIGADO!

RESUMO

A segurança rodoviária é uma temática com crescente interesse para todos. A mortalidade resultante de acidentes de viação passou a ser a oitava maior causa de morte a nível mundial e contínua com tendência de crescimento.

O objetivo consiste em esclarecer o papel da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe no combate à sinistralidade rodoviária, assim como mostrar a evolução e ações direcionadas à redução deste mesmo problema no país e apresentar um modelo com eixos de intervenção passíveis de serem considerados para a melhoria do sistema.

Ao longo dos últimos anos São Tomé e Príncipe tem vindo a alcançar bons resultados ao nível da sinistralidade rodoviária. Todavia, ainda existe muito a fazer em várias áreas no que respeita ao seu combate. No desenvolver do presente estudo foram formuladas hipóteses relativas à questão central de investigação: “Como é que a Polícia Nacional observa a Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe e que medidas de prevenção poderão ser adotadas por esta para reduzir o número de acidentes no país?”

A metodologia utilizada para o trabalho consistiu na investigação documental de textos, livros, artigos científicos e leis, e na análise de conteúdo e respetiva análise e interpretação dos resultados estatísticos das entrevistas semi-estruturadas feitas aos elementos policiais relacionados com a área do problema da sinistralidade rodoviária.

A inexistência de estudos relativos à sinistralidade em São Tomé e Príncipe é uma lacuna, que se pretende colmatar com o desenvolvimento e apresentação de um modelo de intervenção, o modelo Prevenção Policiamento Segurança Mobilidade, capaz de fazer face a esta problemática.

Palavras-chave: São Tomé e Príncipe; Polícia Nacional; Sinistralidade Rodoviária; Modelo de intervenção; Prevenção.

ABSTRACT

Road safety is becoming a matter of ever-increasing interest for everybody. Road accidents have become the eighth greatest cause of death on a global scale, presenting a tendency for continued increase.

The objective consists in clarifying the role of São Tomé e Príncipe's National Police in the fight against road accidents, as well as presenting the evolution of directed actions towards this very problem's reduction in the country.

Throughout the past years, São Tomé e Príncipe has achieved positive results regarding its road safety. However, there is still much to accomplish in many of its underlying and related areas. In the present study, some hypotheses were placed regarding the central investigative question: "How does the National Police face road accidents in São Tomé e Príncipe and which preventative measures can it adopt in order to reduce the number of accidents on a national level?"

The methodology for the current study consisted in documental investigation of texts, books, scientific articles and laws as well as content analysis with the interpretation of statistical results of semi-structured interviews obtained from police officers whose competence placed them in the middle of the road accident prevention field.

Through this work, we have concluded of the inexistence of studies relative to road accidents in São Tomé e Príncipe; therefore, we reinforce the importance of this area by developing and presenting of an intervention model, the Prevention Policing Safety Mobility model, so that a national road safety program can be designed.

Keywords: São Tomé e Príncipe; National Police; Road safety; intervention model; Prevention.

ÍNDICE

DEDICATÓRIA	ii
AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO.....	iv
ABSTRACT.....	v
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	iii
Introdução.....	1
CAPÍTULO 1 – BREVE COMPREENSÃO SOBRE A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA.....	8
1.1 Introdução	8
1.2 Sinistralidade Rodoviária.....	10
1.3 Sinistralidade Rodoviária no Contexto Europeu.....	12
1.4 Análise da Sinistralidade em Portugal	15
1.5 Programa de redução da Sinistralidade Rodoviária levada a cabo por alguns países membros da União-Europeia.....	18
CAPÍTULO 2 – CARATERIZAÇÃO DA POLÍCIA NACIONAL DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE	20
2.1 Introdução	20
2.2 Caraterização de São Tomé e Príncipe	21
2.3 A Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe	23
2.4 Estrutura Hierárquica	27
2.5 Síntese do Capítulo	28
CAPÍTULO 3 – A PNSTP E A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA	29
3.2 O acidente rodoviário.....	31
3.3 Procedimentos na Regra de Circulação.....	33
3.4 Evolução da Taxa da Sinistralidade Rodoviária em STP.....	35
CAPÍTULO 4 – METODOLOGIA	43
4.1 Introdução	43

4.2 Objetivos e Hipóteses do Estudo	43
4.3.1 Entrevista e Análise de Conteúdo	46
4.4 Síntese.....	48
CAPÍTULO 5 – TRABALHO DE CAMPO E ANÁLISE DOS RESULTADOS	49
5.1 Apresentação de resultados	49
5.2 Discussão dos Resultados	56
CAPÍTULO 6 – CONCLUSÃO	58
6.1 Confirmação dos objetivos e das hipóteses.....	58
6.2 Resposta ao problema de investigação.....	59
6.4 Recomendações.....	61
6.5 Limites da Investigação e Investigações futuras	62
BIBLIOGRAFIA	63
APÊNDICES.....	70
ANEXOS	91

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Categorias Profissionais da PNSTP	28
Figura 2 – Modelo concetual.....	44
Figura 3 – Modelo de Intervenção PPSM.....	57

ÍNDICE DE QUADROS

Gráfico 1 - Consequência da Sinistralidade Rodoviária nos últimos 10 anos	38
Gráfico 2 - Danos Materiais dos Acidentes nos últimos 10 anos	39
Gráfico 3 - Tipos de Acidentes Rodoviário nos últimos 10 anos	39
Gráfico 4 - Causas dos Acidentes Rodoviário nos últimos 10 anos	40
Gráfico 5 - Acidentes Rodoviário por Distrito nos últimos 10 anos.....	41
Gráfico 6 - Sexos Intervenientes na Sinistralidade Rodoviária nos últimos 10 anos....	42
Gráfico 7 - Causas da sinistralidade rodoviária	49
Gráfico 8 - Elementos potenciadores da SR	50
Gráfico 9 - Segurança na via oferece maior segurança aos cidadãos	51
Gráfico 10 - Legislação de trânsito	51
Gráfico 11 - Razões que justificam a identificação dos Pontos Negros	54
Gráfico 12 - PNSTP na ação que facilita criar políticas de prevenção rodoviária.....	55
Gráfico 13 - Estudo na PNSTP para melhorar os comportamentos e a sinistralidade..	55

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Acidentes e Vítimas relativo a distrito de Lisboa	16
Tabela 2 - Acidentes e Vítimas relativo a Portugal.....	17
Tabela 4 - Questão de segurança rodoviária	50
Tabela 5 - Competências da Unidade Especial de Trânsito	52
Tabela 6 - Combate à sinistralidade rodoviária	52
Tabela 7 - Meios materiais e humanos.....	53
Tabela 8 – PNSTP e a prevenção rodoviária	53

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANSR:	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APA:	American Psychological Association
CESTP:	Código da Estrada de São Tomé e Príncipe
CGPN:	Comando Geral da Polícia Nacional
CMICP:	Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais
CPSTP:	Corpo de Polícia de São Tomé e Príncipe
CPSPSTP:	Corpo de Polícia de Segurança Pública de São Tomé e Príncipe
CRDSTP:	Constituição da República Democrática de São Tomé e Príncipe
CRP:	Constituição da República Portuguesa
DGV:	Direção Geral de Viação
DTT:	Direção dos Transportes Terrestres
ENSR:	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
ERSO:	Observatório Europeu de Segurança Rodoviária
GNR:	Guarda Nacional Republicana
IDE:	Investimento Direto Estrangeiro
IDH:	Índice do Desenvolvimento Humano
IMTT:	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
INE:	Instituto Nacional de Estatísticas
INPP:	Implementação de Novas Políticas de Prevenção
ISCPISI:	Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna
LOPNSTP:	Lei Orgânica da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe
LSI:	Lei de Segurança Interna
MAI:	Ministério da Administração Interna
MSEPS:	Manual de Situações de Emergência e Primeiros Socorros
NU:	Nações Unidas
OMS:	Organização Mundial de Saúde
PAESR:	Programa de Ação Europeia para a Segurança Rodoviária
PIB:	Produto Interno Bruto
PN:	Polícia Nacional
PNB:	Produto Nacional Bruto
PNPR:	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PNUD:	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PNSTP:	Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe
PSP:	Polícia de Segurança Pública
RASI:	Relatório Anual de Segurança Interna
RDSTP:	República Democrática de São Tomé e Príncipe
SR:	Sinistralidade Rodoviária
STP:	São Tomé e Príncipe
STR:	Sistema de Transporte Rodoviário
UE:	União Europeia
UET:	Unidade Especial de Trânsito

“A mente que se abre a uma nova ideia
jamais voltará ao seu tamanho original.”
(Albert Einstein, s.d)

Introdução

A sinistralidade rodoviária é um fenómeno civilizacional, fruto da existência e da circulação de veículos e dos demais utentes da via pública. As suas causas assentam numa dinâmica em que intervêm vários fatores interligados: humano, veículo, via/meio ambiente. Este fenómeno afeta, praticamente, todas as famílias, direta ou indiretamente, de modo particular e ao País em geral, visto que tem efeitos sociais, económicos e ambientais nefastos (Oliveira, 2007).

A mobilidade através do tempo, sempre foi e é uma ambição do indivíduo. Permite que as pessoas se relacionem e que as transações de bens e serviço se efetuem, desenvolvendo o nível e a qualidade de vida, aspiração que transpõe a essência do indivíduo na busca contínua da concretização permanente das suas pretensões.

Na história da humanidade a instabilidade humana associa-se a custos inerentes a par dos benefícios que daí derivam. A partir do século XX, a mobilidade rodoviária começou a ser mais fluída devido à expansão, desenvolvimento e utilização do veículo motorizado, possibilitando a diminuição do tempo gasto nos percursos realizados, incrementando as transações económicas a nível global (Donário & Santos, 2012).

O presente trabalho aborda a Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe (SRSTP). Os acidentes rodoviários são um fenómeno frequente da vida quotidiana (AAVV, 2000). Presenciamos diariamente, através dos órgãos de comunicação social ou então ao longo do nosso percurso quotidiano, a um aumento de número de vítimas que surgem em resultado dos acidentes de viação. Porém, a roda (veículo) foi um dos eventos mais inovadores da história. Esta descoberta originou um conceito e termos que hoje denominamos de trânsito. Cumulativamente surgiu com o intuito de facilitar o transporte de pessoas e mercadorias, diminuir distâncias e a insuficiência do tempo.

A constante mediatização deste tipo de casos não pode levar a que este problema seja visto com naturalidade. Pelo contrário, deve sensibilizar a sociedade da importância e

atualidade desta temática, e da conduta que se requer a todos, no uso das infraestruturas rodoviárias.

A realidade são-tomense não é diferente dos vários países dos Estados-Membros da União Europeia nem a nível mundial, apresentando deste modo índices de sinistralidade preocupantes. De facto, esta situação “[...] é admitida por todos, mas poucos terão a noção precisa da dimensão desta tragédia” (Reto & Sá, 2003, p. 17) certificando-se que os padrões de comportamento e atitudes que julgamos estar na origem do grande número de acidentes e do baixo nível de segurança apurados no tráfego rodoviário dos países são manifestamente difíceis de mudar (Gomes, 1993). Os portugueses consideram-se, enquanto condutores, bons e cumpridores das regras rodoviárias, vendo nos outros os maus e os não respeitadores das normas (Pinto, 2006).

Este pensamento origina nos condutores uma estimativa aparente da possibilidade de ser fiscalizado, divulgando desta forma que esta situação é mais dissuasora e constrangedora do que a própria repressão (Gomes, 1993).

A Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe (PNSTP) expõe-se, transversalmente, como uma das entidades com um papel indispensável na definição e aplicação de políticas de intervenção já que lhe incumbe, *in loco*, fiscalizar, controlar, prevenir e reprimir as infrações verificadas. Para tal, e sem pôr de parte toda a vertente humana, logística e operacional, deverá ser acompanhada de conhecimentos profundos sobre o tráfego rodoviário e dos seus constituintes para fazer face aos problemas decorrentes dos acidentes de viação. É neste sentido que surge o presente trabalho, tendo como propósito, para além de versar sobre as diversas doutrinas existentes, estudar e analisar os dados obtidos e chegar a uma conclusão, de modo que os mesmos possam servir de guia orientadora para facilitar a implementação de novas políticas de prevenção da sinistralidade rodoviária no país (STP).

Com os pequenos programas de sensibilização levados a cabo por parte da PNSTP, a exposição pública dos níveis da sinistralidade rodoviária assinalados não são suficientes para que este problema possa ser combatido eficazmente. Ainda assim, são essenciais as medidas de combate e prevenção, que devem ser adotadas conjuntamente com várias instituições públicas e privadas presentes a nível nacional, europeu ou até a nível mundial. Ações estas que devem passar, numa primeira instância, por uma análise dos resultados e

do trabalho feito em termos de combate e prevenção da sinistralidade rodoviária, através de cada uma das instituições envolvente.

Contexto da Investigação

No âmbito da Dissertação Final de Mestrado do Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais (CMICP) ministrado no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (ISCPSI) pretendemos desenvolver um estudo cujo objeto, a Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe (SRSTP), que se consubstancia em três abordagens fulcrais: apresentação de um quadro concetual relativo às causas da sinistralidade rodoviária em São Tomé e Príncipe tendo em conta o interesse que a instituição possui em fazer com que a sinistralidade rodoviária diminua no país; realizar um enquadramento relativo à evolução da sinistralidade rodoviária de acordo com o registo do fenómeno entre 2005 e 2014 e indicar potenciais linhas de intervenção. Pretende-se compreender as causas que levam os protagonistas destes eventos a adotar esses comportamentos que concorrem para a ocorrência de sinistralidade rodoviária, com consequências materiais graves e, principalmente humanas.

São Tomé e Príncipe é um arquipélago com inúmeras deficiências em todos os setores da sociedade. Segundo o relatório do Desenvolvimento Humano (PNUD, 2015), o país apresenta dados que refletem uma realidade ainda muito desigual e longe dos principais objetivos propostos pelas Nações Unidas para o bem-estar dos povos.

O país apresenta uma desigualdade do rendimento, tendo o valor de 50,8 no Coeficiente de Gini (2013-2012); Índice do Desenvolvimento Humano de 0,558; Esperança de vida à nascença em 2013 de 66,3 por anos; Média de anos de escolaridade em 2012 de 4,7; Rendimento Nacional Bruto *per capita* em 2013 de \$ 2.713 (PPC, 2011); Coeficiente de desigualdade humana em 2013 de 30,4 e aparece na posição 142 na tabela do IDH (PNUD, 2015). Estes fatores colocam-no como um dos países mais pobres do mundo, apesar do seu potencial turístico que está subaproveitado.

Nesta senda, a PNSTP, ou também designada somente por PN, uma polícia jovem, atualmente com um efetivo aproximadamente de 520 elementos policiais, acaba por ser o “espelho” da realidade a que está inserido, apresentando poucos recursos nos mais variados

domínios. No entanto estas condicionantes não devem impossibilitar a instituição de enfrentar todos os desafios que surgem no âmbito dos seus objetivos e missões, devendo atender inicialmente à componente humana, uma vez que estes recursos, a todos os níveis hierárquicos, são os pilares para que a PN consiga alcançar os seus desígnios, sendo nessa medida primordial a existência de mecanismos de admissão, recrutamento e formação, para colmatar estas deficiências.

Constata-se que a Sinistralidade Rodoviária é uma problemática central na sociedade atual. O combate a este fenómeno é de extrema relevância numa organização policial, na medida em que põe em causa a segurança de pessoas e bens, sendo uma das principais funções da Polícia, a garantia e manutenção da ordem e segurança destes. Assim sendo, é necessário desenvolver alguns programas de cariz preventivo com vista a colmatar fortes lacunas (violação da regras de condução, comportamentos menos adequados, entre outros) que podem resultar no aumento da Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe. Segundo os resultados comparativos do ano de 2013/2014 assinalou uma diminuição de menos (-) 132 acidentes (UET, 2015).

Problemática da Investigação

A investigação pressupõe necessariamente a constatação de um determinado problema (Coutinho, 2011). Segundo Quivy e Campenhoudt (2008), falar na problemática equivale a formular os principais pontos de referência teóricos da investigação.

A Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe (SRSTP) surge cada vez mais como um problema de elevado relevo no território, e a PN tem procurado uma solução favorável, objetivando a diminuição deste flagelo. Deste modo, julga-se pertinente esta temática para a PN, uma vez que é uma problemática de âmbito nacional e mesmo mundial, sendo relevante a produção de estudos relativos a esta matéria. Cabe ainda salientar que o facto de não terem sido elaborados trabalhos de investigação relativos a este problema (Sinistralidade Rodoviária em STP, na PN), suscitou a ideia de elaborar esta dissertação alusiva a esta temática.

Neste sentido, constitui-se fundamental para o investigador enunciar uma questão de partida, devendo a mesma comportar três qualidades essenciais, designadamente

clareza, exequibilidade e pertinência. A pergunta de partida deve estar adequada aos recursos de que o investigador dispõe, devendo simultaneamente ter como finalidade melhorar o conhecimento dos fenómenos em estudo (Quivy & Campenhoudt, 2008).

Neste contexto, esta investigação procura dar resposta à seguinte pergunta de partida:

Como a PN observa a Sinistralidade Rodoviária em STP e que medidas de prevenção poderão ser adotadas por esta para reduzir o número de acidentes de viação no país?

Objetivos de Estudo

A definição dos objetivos de estudo é essencial para o investigador, os quais constituem a base, para a escolha precisa e adequada da literatura a ser consultada pelo mesmo (Sarmiento, 2013).

O objetivo deste trabalho prende-se em averiguar o papel executado pela PN na sua atividade operacional para a prevenção e combate da sinistralidade rodoviária. Contudo, o campo de interesse e o domínio de investigação do presente estudo visa estudar a Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe e a contribuição que a PNSTP poderá ter na diminuição das ocorrências relativas à Sinistralidade Rodoviária. Pretendemos encontrar as causas para a sinistralidade rodoviária, apontando e sugerindo a adoção de medidas preventivas adequadas e de aplicação exequível, face ao recursos humanos e económicos, para serem aplicadas por esta Polícia, bem como os planos de Implementação de Novas Políticas de Prevenção (INPP). Assim sendo, para a operacionalização do objetivo desta investigação passam pelos seguintes pontos:

- i. Identificar as causas existentes no panorama rodoviário que tem como consequência a sinistralidade rodoviária;
- ii. Verificar a contribuição da PNSTP para a redução deste fenómeno;
- iii. Enfatizar a necessidade de existir um plano de atuação que facilite a implementação de novas políticas de prevenção da sinistralidade rodoviária;

- iv. Identificar a importância da recolha de informações relativas às ocorrências de acidentes de viação;
- v. Dar continuidade ao estudo sobre a componente da sinistralidade rodoviária em São Tomé e Príncipe.

Tendo em conta a questão de partida, a dissertação pretende lançar algumas ideias de base na construção e apresentação de linhas orientadoras para o desenvolvimento de um modelo de políticas de prevenção da sinistralidade rodoviária em São Tomé e Príncipe.

O objetivo anteriormente definido provém da inexistência de uma forma de atuação clara e definida para a prevenção da sinistralidade em STP. Assim, para sustentar ou tentar implementar um modelo de atuação policial estabeleceram-se os seguintes objetivos específicos:

- 1. Compreender em que domínios se inserem as ações desenvolvidas pela PN na prevenção e combate da sinistralidade rodoviária;
- 2. Contribuir com um estudo, a todos os níveis da PN, para que haja uma convergência entre a estratégia no combate à sinistralidade rodoviária e a apresentação de resultados positivos.

Para a fundamentação dos objetivos supramencionados, recorreremos ao processo metodológico de análise de conteúdo e consequente apresentação de um modelo de intervenção na realidade são-tomense.

Em termos estruturais, a investigação está constituída por seis (6) capítulos que compreendem o enquadramento teórico da problemática, construído com base na revisão da literatura, onde serão abordados os conceitos ligados à sinistralidade rodoviária, que corresponde ao capítulo 1. Neste apresenta-se o panorama da segurança rodoviária no contexto Europeu e de Portugal, que puseram em práticas, formas ou modelo de atuação mais rígidas no combate aos acidentes de viação, alcançado desta forma resultados positivos.

No capítulo 2 abordaremos a realidade de STP, direcionando o estudo para a PN com especial atenção para os aspetos que fundamentaram a sua criação, missão, organização, estrutura e hierarquia. Antes de recairmos sobre o estudo da PNSTP, faremos uma breve contextualização histórica sobre o país (STP).

No capítulo 3 pretendemos realçar a relação da PN e a sinistralidade rodoviária, bem como o acidente rodoviário, a circulação rodoviária em STP, e a evolução da taxa da sinistralidade rodoviária. Em seguida, faremos análise dos dados da sinistralidade rodoviária registada pela Polícia Nacional São Tomé e Príncipe.

No capítulo 4 continuaremos com apresentação da metodologia utilizada para o estudo, fazendo referência aos instrumentos de recolha de dados. Posteriormente, no capítulo 5, analisaremos os resultados das entrevistas aplicadas sobre a sinistralidade rodoviária em STP, com a finalidade de sabermos o que pensam alguns observadores privilegiados desta temática sobre a atividade rodoviária na cidade que vive. Com este passo conseguiremos ter uma visão sobre o tipo de condutores existentes nas estradas de STP, permitindo dar resposta à questão da investigação.

No capítulo 6 apresentaremos as conclusões. Por último exporemos algumas recomendações, as limitações e as linhas de investigação em aberto para o futuro.

Em suma, de forma sintética poder-se-á referir que este trabalho tem a finalidade analisar a situação da sinistralidade rodoviária em São Tomé e Príncipe, as causas dos acidentes, para que no futuro possamos desenvolver projetos com intuito de melhorar e oferecer um ambiente rodoviário mais seguro para a população e para a cidade de São Tomé e Príncipe.

Utilizaremos o novo acordo ortográfico, e as referências bibliográficas estarão conforme a sexta edição das normas da APA.

CAPÍTULO 1 – BREVE COMPREENSÃO SOBRE A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

1.1 Introdução

Neste capítulo pretende-se efetuar uma abordagem à problemática da sinistralidade rodoviária, integrando a sua dimensão humana, bem como várias relações com outros aspetos do quotidiano, observando e analisando as causas e os fatores que colaboram no combate e na prevenção deste fenómeno. Abordaremos uma breve relação dos componentes integrantes do sistema rodoviário, salientando a sua relevância uma vez que são esses os elementos utilizados para combater a sinistralidade rodoviária.

Seguindo nessa linha, uma das características mais salientes do Sistema de Transporte Rodoviário (STR) é a coexistência de componentes com funcionamentos e capacidades muito diversos ao nível do elemento humano, com diferenças marcadas nas capacidades dos condutores (Cardoso & Castilho, 1990) – fruto da imposição social de garantir ao maior número de pessoas o acesso à permissão de conduzir, quer ao nível do elemento mecânico, com a circulação na mesma estrada de veículos de diversos tipos e cargas; quer ao nível da infraestrutura, com variabilidade, por vezes não aparente, das características de traçado das diversas estradas da rede rodoviária.

A doutrina é genérica em mencionar que os acidentes são produtos da combinação de vários fatores. Estes derivam dos elementos primordiais do STR. De acordo com Germano Marques da Silva (1996, p. 68) “conduzir não é um simples acto, um mero movimento físico, mas o complexo de operações técnicas necessárias e adequadas a pôr o automóvel em circulação”. Neste contexto, “os acidentes rodoviários são causados por falhas atribuíveis – na maioria das vezes em simultâneo – aos elementos do sistema de transporte rodoviário: o elemento humano; o veículo; a estrada e suas condições ambientais” (Cardoso & Castilho, 1990, p. 3).

No primeiro elemento do STR pretende-se incentivar os utentes das vias de tráfego a um melhor comportamento (melhor formação inicial e contínua), no segundo pretende-se tornar os veículos mais seguros (harmonização técnica e de segurança) e, por fim, no último, pretende-se melhorar todas as infraestruturas rodoviárias (por exemplo através da

eliminação de pontos negros) (PAESR, 2003). O Homem é o “ (...) actor privilegiado e decisivo na interacção das componentes, através do tratamento da informação e da tomada de decisão” (Chaves, 2002), competindo-lhe interpretar o sistema do qual faz parte e controlá-lo.

A importância entre os referidos elementos do sistema rodoviário, não é igual nem muito menos proporcional pelo que compete às forças de segurança determinar com exatidão quais são e qual o seu grau de influência. Segundo o Manual de Investigação de Acidentes da PSP, “a via está para o veículo, tal como o veículo está para o homem que o transporta”, pelo que “os dois primeiros factores de carácter material, apenas têm valores de meios ao serviço do homem que os utiliza” (Pinheiro, 2007, p. 40), denotando-se desde já que o homem é referenciado como o principal motor de todas as falhas no referido sistema.

Pode-se referir que cabe ao homem a faculdade de eleger as suas ações e interagir com os restantes utentes da via, da forma que melhor lhe aprouver pelo que pode, ou não, adequar e pautar as suas condutas de forma ajustada tirando partido total da via e do seu veículo. O fator humano representa entre 70 a 90% dos acidentes de viação, a via representa entre 15 a 35% e por último apenas entre 4 a 10% dos acidentes está relacionado com o veículo Montoro (2008).

Em 2005 foi elaborado um estudo, no contexto do Seminário Internacional de Segurança Rodoviária, onde apontava que 91% dos acidentes rodoviários foi provocado pelo fator humano (Leal, 2006).

Do exposto concluímos que para um bom sistema de transporte rodoviário é necessário um utilizador consciente, educado, informado e controlado; uma infraestrutura adaptada às limitações das capacidades humanas; um veículo que simplifica a tarefa da condução e que protege a vulnerabilidade do ser humano.

1.2 Sinistralidade Rodoviária

A sinistralidade rodoviária é o somatório dos sinistros¹ ocorridos na via pública, por unidade de tempo, nas vias de uma área geográfica específica, de uma divisão administrativa ou de um determinado país (Oliveira, 2007).

Segundo o Manual de Situações de Emergência e Primeiros Socorros (MSEPS) do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT, 2010), um acidente é definido como um acontecimento súbito e inesperado do qual resultam consequências indesejáveis. Este acontecimento súbito surge de forma direta ou indireta através da conduta humana, não sendo, portanto, um incidente natural, como por exemplo um terramoto. Contudo, o acontecimento caracteriza-se por perdas, muitas vezes irreparáveis e imprevisíveis.

O surgimento da tecnologia automóvel a via rodoviária tornou-se fonte de perigo. De acordo com Pinto (2006) essa tecnologia automóvel, todos os dias é enfrentada e aceita nas sociedades automobilizadas. A mesma facilita o trajeto das pessoas e bens, e com isso passaram-se a lidar com os riscos que advém dela, sendo quase impossível evitar ou seja os acidentes tornaram-se “quase-naturais”.

A segurança rodoviária passou a ser problema com tomada de consciência dos utilizadores das infraestruturas rodoviárias. O ambiente rodoviário é constituído por uma máquina, que representamos por “veículo”, que é guiada através do esforço humano (condutor) e que se desloca numa determinada via (estrada). Com isso, poderemos enunciar que o homem, o veículo e a estrada, integram o lote das componentes determinantes para o processamento do sistema da circulação rodoviária.

A vítima resulta da ocorrência de sinistros que tenham como consequências danos humanos, tanto físicos como psicológicos. Ao nível dos danos físicos, há três categorias de vítimas definidas: mortos, feridos graves (quando os danos corporais obrigam a um tempo de hospitalização superior a 24 horas) e feridos ligeiros. Os feridos graves podem sofrer desde escoriações, fraturas ósseas, até lesões medulares resultantes de traumatismo forte, perda de sangue, lesões em órgãos internos, cortes de membros, queimaduras graves, incluindo, ainda, a perda de memória e o coma. Alguns indivíduos chegam a morrer horas

¹ “Qualquer ocorrência na via pública, de carácter fortuito, não intencional, resultante do despiste ou colisão de, pelo menos, um veículo em movimento, em que o condutor possua título de condução válido e do qual resultem danos materiais e/ou humanos” (Oliveira, 2007, p. 5)

ou dias após o internamento, o que indica que os dados estatísticos relativos aos números de vítimas mortais poderão não dar uma visão muito provável acerca da realidade rodoviária (Oliveira, 2007).

Antes da invenção e proliferação da tecnologia automóvel como meio de transporte mais usado diariamente, a via pública caracterizou-se sempre por ser um local de trabalho, já que é usada para a deslocação de e para vários locais. Assim, com a evolução dos meios de transportes (tecnologia automóvel), a velocidade não só aumentou como também se assistiu ao crescimento do número de utilizadores, conduzindo a um maior número de situações de risco e até mesmo de acidentes.

A definição de acidente é segundo a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR, 2014), um incidente na via pública envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas² e/ou danos materiais.

A legislação portuguesa é omissa quanto à definição de acidente rodoviário. O Código da Estrada, o Código Civil bem como o Código Penal não concretizam tal conceito. A definição legal de acidente rodoviário é pertinente no sentido de que a investigação policial tem em vista fins legais pelo que o objeto da investigação da sinistralidade rodoviária deve estar, em primeiro lugar, consagrado legalmente (Chaves, 2002).

“O termo acidente tem, pelo menos, duplo significado: facto casual e desastre. cremos que se os acidentes são sempre desastres, só algumas vezes são factos simplesmente casuais e muitos factos voluntários, pelo menos negligentes, frequentemente criminosos” (Silva, 1996, p. 13). O termo acidente, além de carecer de uma definição, não é visto da mesma maneira a nível mundial. Contudo,

A palavra acidente sugere um acontecimento que ocorre sem que haja previsão ou expectativa, contudo estes acontecimentos agrupados não são aleatórios e não ocorrem por acaso; podemos esperar que ocorram, mesmo que não possamos prever quando, onde e as circunstâncias precisas da sua ocorrência (Pinto, 2006, p. 37).

O acidente de viação em Portugal, parece estar a deixar de ser articulado a um reflexo de eventualidade e superstição estando, apesar de tudo e com base num estudo de

² Corresponde a danos corporais. (ANSR, 2012)

opiniões, conotado com a falta de civismo e educação dos condutores (51,8% dos condutores associam esta causa aos acidentes) (Reto & Sá, 2003).

Os acidentes rodoviários são experiências à qual todos os utilizadores da via pública estão potencialmente expostos (Pires & Maia, 2011). Para Germano Marques da Silva (1996), veículo rodoviário é o veículo com rodas apto e destinado a circular habitual ou nas rodovias e, cuja condução e circulação estão consequentemente sujeitas à disciplina estradal.

1.3 Sinistralidade Rodoviária no Contexto Europeu

A segurança rodoviária é uma preocupação em todo o território da União Europeia (UE) e de todos os seus habitantes: na Europa, 375 milhões de utentes da estrada, dos quais 200 milhões são titulares de cartas de condução, utilizam 200 milhões de veículos em 4 milhões de quilómetros de estrada, conforme o Programa de Ação Europeia para a Segurança Rodoviária (PAESR, 2003). A UE tem executado, um papel relevante no reconhecimento e difusão das ações, temos como exemplo o PAESR, que respeita à generalização das chapas de matrícula refletoras ou à instalação de barreiras laterais menos perigosas para os motociclistas.

A Sinistralidade Rodoviária a nível da Europa registou uma melhoria nos últimos anos, no entanto, atualmente não se consegue verificar os resultados fidedignos nalguns países da Europa ficando assim um pouco longe dos objetivos indicados pelo Livro Branco³ em 2001, reduzir para metade o número de mortos em acidentes de viação (PAESR, 2003). A finalidade desta medida visava uma redução de 50% das vítimas mortais, com projeções de salvar cerca de 25.000 vidas europeias, o que acabou por não acontecer.

Se olharmos para o exemplo que decorreu entre 2001 e 2007, no espaço europeu, o número de vítimas mortais só diminuiu em 20%, quando deveria ter chegado aos 37% (Fão, 2008). A Comissão Europeia alerta para o facto de que apesar de a UE estar a reduzir a sinistralidade rodoviária, a diferença entre os países que apresentam bons e maus

³ Livro Branco é um documento oficial publicado por um governo ou uma organização internacional, a fim de servir de guia sobre algum problema e como enfrentá-lo.

resultados é cada vez maior (PAESR, 2003). Como refere o Queiró (2008, p. 3) “ [...] o grau de segurança nos países Bálticos⁴ é 8 vezes menor do que no Reino Unido”.

Devido às condutas menos apropriadas por parte de alguns condutores, a problemática da sinistralidade rodoviária na UE tem registado um grande número de acidente de viação. Segundo o relatório anual de estatística de 2008 do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária (ERSO) por ano morrem, na Europa cerca de 43.000, mais precisamente 42.953 pessoas (Queiró, 2008). Estes acidentes deixam mais de 1,8 milhões de pessoas incapazes. Estes números apresentam de forma direta ou indireta um custo de cerca de 200 mil milhões de euros, o que representa quase de 2% do Produto Nacional Bruto (PNB) da UE (ERSO, 2008; Queiró, 2008).

O aparecimento da primeira lei na Europa, reguladora do sistema de trânsito foi o Highway Act de 1835. Esta lei tinha como objetivo estabelecer regras de circulação rodoviária. A popularidade dos veículos a motor fez com que as autoridades responsáveis nos sistemas rodoviários iniciassem a ligação dos esforços no sentido de inverter o caminho dos incidentes, o qual indicava para um número de acidentes rodoviários cada vez maior. Estima-se com isso, que em todos os anos na Europa mais de 20 milhões de pessoas fiquem inabilitadas devido os acidentes de viação.

De acordo com os dados de OMS (2009), os acidentes de viação em 2004, foram a nona maior causa de morte no mundo. Este relatório identifica que 1,24 milhões de pessoas morreram nas estradas do mundo em 2010. Ainda segundo a OMS, mais de 50 milhões de pessoas ficam feridas na consequência de acidentes de viação. Caso os países não arrisquem na prevenção rodoviária, supõe-se que nos próximos 20 anos este valor aumente 65% e que em 2020 a sinistralidade rodoviária seja a terceira causa de morte a nível mundial.

Como se afigura no PAESR, a UE, tem vindo a participar de forma eficaz na redução da sinistralidade rodoviária, auferindo da sua posse aproximadamente cinquenta diretivas acerca de vários assuntos como o da normalização técnicas de prevenção e combate da sinistralidade rodoviária, fortalecendo deste modo o primórdio da subsidiariedade como meio de combate, isto é, os problemas devem ser identificados e combatidos de forma direcionada através de cada Estado-Membro.

⁴ Região no nordeste da Europa, na costa leste do mar Báltico, onde estão localizados os modernos estados da Lituânia, Letônia e Estônia.

O documento PAESR fundamenta-se na abordagem sistémica da sinistralidade e versa sobre alguns dos elementos essenciais do sistema de transporte rodoviário. Este sistema é composto por quatro fatores principais: o fator via, o fator veículo, o fator humano e o fator ambiente, apontados como os protagonistas dos acidentes, nos quais (de forma individual ou conjunta) vai incidir a sua causa determinante (Aragão, 2011).

De forma a alcançarmos resultados satisfatório no sistema de combate e redução da sinistralidade rodoviária, necessita-se de envolvimento constante dos seus fatores, ou seja, atuamos sobre cada um dos elementos do sistema rodoviário, pois eles têm de seguir juntos e em sintonias, na medida em que tem que existir um condutor, um veículo e uma via.

Nesse sentido, percebe-se que é necessário que exista um “motor” que liga de maneira positiva a interação do sistema que resulta da ação do fator humano através do processo individual de condução. Por sua vez, o “ato de conduzir”⁵ é considerado um processo complexo. Assim, esta conduta origina três níveis diferenciados de complexidade.

O primeiro nível está relacionado com o condutor e o seu veículo, de que resulta a “mobilidade individual”. No segundo nível a complexidade relaciona-se com a receção contínua de variados incentivos do ambiente rodoviário e a sucessiva tomada de decisões convenientes, da qual origina a “mobilidade coletiva e o trânsito”. No terceiro e último nível, a complexidade está relacionada com as qualidades individuais do fator humano, especialmente, biológicas, psicológicas e sociais, que limitam as suas atitudes.

Como efeito o elevado grau de complexidade, advém da ligação do sistema rodoviário com as numerosas interações não sequenciais intervenientes, da quantidade e diversidade dos atores em interação, esta interação implica consequências duvidosas, inesperáveis e “emergentes”⁶. Melhorar a segurança das deslocações das pessoas e dos bens é uma das missões essenciais da UE (PAESR).

⁵O ato de condução consiste, segundo Henriksson et al. (2007), numa multiplicidade de tarefas e de processos resultantes da interação do condutor com o ambiente e com o veículo, que consistem em controlar a velocidade, mudar de direção e contornar obstáculos. Outro autor, como Shinar (2007), modelaram o processo de condução dividindo-o em três níveis de decisões: o nível estratégico (planeamento da viagem), o nível tático (atitudes de navegação) e o nível operacional (manobra e controlo do veículo), que designaram por hierarquia de decisões na condução.

⁶ Por propriedades emergentes entende-se o surgimento de propriedades imprevisíveis de um sistema, que faz com que o todo seja mais do que a soma das suas partes. Podem considerar-se propriedades emergentes do sistema rodoviário a mobilidade, o trânsito, o efeito de harmónio, os acidentes, as filas de trânsito (que se formam sem motivo). Por outras palavras, são propriedades que surgem para além da soma das partes do sistema. Outros exemplos prendem-se com a “inteligência” e a “alma”, que são propriedades emergentes do cérebro humano.

1.4 Análise da Sinistralidade em Portugal

De modo a diminuir a elevada sinistralidade rodoviária assinalada em Portugal foi aprovado em 2003 o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) que determinou como finalidade prioritária a redução em 50% do número de vítimas mortais e feridos graves.

Este plano apresentou objetivos bem definidos relativamente à população mais exposta (RASI). Segundo Oliveira (2007) nos últimos anos a taxa da sinistralidade rodoviária em Portugal tem registado um nível preocupante de casos, pelo que passou a ter uma atenção especial por parte das autoridades rodoviárias, designadamente da Direção Geral de Viação (DGV), tendo como consequência o incremento de campanhas de prevenção, legislação mais rigorosa e consequente presença policial (mais visível) nas vias.

A sinistralidade rodoviária é um fenómeno físico e social, das sociedades desenvolvidas e em desenvolvimento, com fortes implicações políticas, económicas e sociais (Leal, 2009). Para os autores como Reto e Sá (2003), os portugueses colocam o fenómeno da sinistralidade rodoviária a par, por exemplo, do desemprego, entre as suas principais preocupações. Mas, por outro lado, os autores defendem que ainda assim, a gravidade da situação é admitida por todos, mas poucos terão a noção concreta da dimensão desta tragédia nacional.

É nesta circunstância que surge a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR). Com a revisão intercalar da ENSR contemplou uma importante visão da segurança rodoviária em Portugal, no sentido de “alcançar um sistema de transporte rodoviário humanizado” em que a sinistralidade rodoviária deverá tender, a longo prazo, para um resultado de mortos e feridos graves. A ENSR (2009) estabelece objetivos específicos e claros fundamentais para que Portugal possa servir como um país de referência no âmbito de combate e prevenção da sinistralidade rodoviária.

O ano de 2014 foi o que registou uma taxa da sinistralidade rodoviária mais baixa desde a década 50, altura em que o parque automóvel português continha perto de 100.000 veículos ligeiros e pesados, sendo que atualmente existem 7.000.000 de veículos (RASI, 2014). Deste modo, ainda com este registo baixo, a sinistralidade rodoviária continua a ser um problema em Portugal, chamando assim atenção das entidades responsáveis a unirem esforços no sentido de procurar soluções para reduzir este flagelo.

Segundo o PNPR (2003), no que refere quer à complexidade do fenómeno quer à diversidade das áreas de intervenção, para o seguimento eficiente de um objetivo nacional

de diminuição regular da sinistralidade rodoviária é fundamental munir-se de um plano integrado, técnica e cientificamente baseado, com metas quantificadas para perspectivas provisórias e bem limitadas, como base das ações a realizar. Assim, as linhas que se seguem realçam a problemática da sinistralidade rodoviária nacional, como síntese, e devem ser encaradas, por um lado, como uma crítica construtiva ao *status quo* em matéria de formação rodoviária, e, por outro, como uma possível linha orientadora para um ensino mais completo, uma legislação mais adequada, uma atitude e um desempenho na condução na via pública mais responsável e eficaz (Oliveira, 2007).

Face a esta problemática, em 2003, é criado o PNPR, que estabeleceu políticas de intervenção essenciais e execuções adequadas. Para a prossecução eficaz de um objetivo nacional de redução sistemática da sinistralidade rodoviária, o PNPR “ [...] dispõe de um sistema integrado, de técnicas cientificamente fundamentadas e com metas quantificadas para os horizontes temporais bem definidos” (PNPR, 2003, p. 5), tendo o objetivo de atingir o efeito pretendido (diminuir mortes nas estradas europeias), para que no futuro possa ter um meio ambiente rodoviário seguro.

De certa forma, o comportamento do ser humano é detentor do mecanismo determinante da segurança, pelo que o PNPR tem como objetivo fulcral a correção de atitudes impróprias, nos diversos níveis e nos vários usuários da infraestrutura rodoviária.

Observando os dados disponibilizados pela ANSR sobre a sinistralidade rodoviária referente aos anos de 2013 e 2014, constatamos que o distrito de Lisboa (possuidor do maior número da sinistralidade do país, por ser a cidade com maior densidade populacional) apresentou uma redução considerada do índice de gravidade de acidentes, tendo-se verificado uma diminuição gradual dos números de vítimas mortais e feridos graves de 2013 para 2014 conforme consta na Tabela 1 seguinte.

Tabela 1 - Acidentes e Vítimas relativo a distrito de Lisboa

	Acidentes C/Vítimas	Vítimas Mortais	Feridos Graves	Feridos Leves	Total Vítimas	Índice de Gravidade
2013	6.847	69	350	8.097	8.516	1,0
2014	6.948	60	344	8.174	8.578	0,9

Fonte: ANSR (2014)

Com o intuito de alcançar os objetivos definidos na ENSR é preciso desenvolver ações eficazes sobre os focos motivadores do problema ligado à sinistralidade rodoviária, colocando as medidas estruturantes sobre o sistema *Homem – Máquina – Infraestrutura*.

Referenciado como mecanismo fundamental do sistema, o homem é aquele que, segundo as estatísticas correntes, é considerado o principal provocador dos acidentes rodoviário ao qual se associa mais de 90% dos casos da sinistralidade rodoviária (PNPR, 2003). É sobre este que terão de recair o maior número de padrões ativos de segurança rodoviária⁷ de curto, médio e longo prazo, que garantam índices da sinistralidade rodoviária mais reduzidas.

Os resultados obtidos, no final desses últimos anos, possibilitam lançar um olhar positivo sobre o desenvolvimento da sinistralidade rodoviária em Portugal e solicitar a planificação de uma estratégia ambiciosa que permita, colocar este país numa posição confortável em relação aos restantes países da UE. De facto, em cada ano, o número de acidentes com vítimas mortais tem sofrido um decréscimo, o que faz indiciar um comportamento inverso em relação aos restantes países em que se regista um aumento da sinistralidade rodoviária (ANSR, 2012).

A nível geral do país (Portugal), tendo por base os acidentes com vítimas registados durante o ano de 2010 verificam-se alguns aspetos relevantes na distribuição dos acidentes, as quais merecem ser avaliadas.

Da análise do relatório sobre dados da sinistralidade rodoviária referente a Portugal consta que: dos 32.541 acidentes com vítimas ocorridos em 2011 resultaram 689 mortos, 2.436 feridos graves e 39.726 feridos leves, tendo assim, patenteado um índice de gravidade de 2,1%. Salienta-se através desses dados que se registaram reduções significativas de todos os indicadores da sinistralidade rodoviária em relação ao ano de 2010. Segundo o relatório anual da ANSR (2014) Portugal assinalou em 2013 cerca de 30.339 casos de acidentes com vítimas e em 2014 voltou a subir ligeiramente para 30.604, como podemos analisar na Tabela 2 em baixo.

Tabela 2 - Acidentes e Vítimas relativo a Portugal

	Acidentes c/vítimas	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos leves	Total de vítimas
2013	30.339	518	2.054	36.818	39.390
2014	30.604	482	2152	37.019	39.653

Fonte: ANSR (2014)

Quanto ao registo de vítimas mortais observou-se um decréscimo de menos 36 casos, ao passo que o número de feridos grave aumentou ligeiramente com mais 98 casos.

⁷ Destinam-se a reduzir a ocorrência dos acidentes (ENSR, 2009).

Assim, salienta-se que o ano de 2014 registou um aumento total de vítimas com mais 265 casos em relação ao ano de 2013 (ANSR, 2014).

Com base nestes dados podemos afirmar que Portugal está no caminho correto no que respeita à redução da sinistralidade rodoviária. Este progresso positivo é verificável pela diminuição de 50% do número de mortes e feridos graves, como consta no fundamento e nos objetivos do PNSR.

Contudo, resta esperar que com a introdução da ENSR, os objetivos alcançados sirvam de incentivo para os próximos desafios, pois segundo a ENSR (2009, p. 8) é um desafio nosso, ou seja, é um “Desafio Nacional”.

Em suma, a evolução conseguida em Portugal em matéria de prevenção rodoviária através da intervenção do Estado tem, subjacentes algumas medidas patenteadas e implementadas no que concerne ao combate e prevenção da sinistralidade rodoviária (ANSR, 2014), a saber: i) 2005 alteração ao Código da Estrada; ii) 2008 implementação ENSR; iii) 2013 revisão intercalar da ENSR e, iv) por fim em 2014 alterações ao Código da Estrada.

1.5 Programa de redução da Sinistralidade Rodoviária levada a cabo por alguns países membros da União-Europeia

No Reino Unido, nasceu o programa de radares de segurança dirigido por parcerias locais. Existem diretrizes rigorosas quanto aos locais em que os radares devem ser colocados, com base nos números dos acidentes e na tendência para excesso de velocidade.

Os radares estão visivelmente marcados para que os utilizadores das estradas possam identificá-los com simplicidade. Segundo os estudos do Programa de Ação Europeia para a Segurança Rodoviária (PAESR), esta política induziu a uma redução de 70% das infrações dos limites de velocidade nas zonas em que foram colocados radares. Em média, os casos de excesso de velocidades diminuíram 6% e a sinistralidade rodoviária nestas zonas desceu entre 10 e 40%.

De acordo com novos dados publicados pela Comissão Europeia, relativos à redução da sinistralidade rodoviária no conjunto da UE abrandou expressivamente no ano de 2011 (para 2%), em comparação com os valores assinalados ao longo da última década (6% em média anual), com este valor, o número de mortos nas estradas da UE também

baixou, como em 2010, em que o decréscimo chegou a 11%. Alguns países de Estados-Membros da UE com a menor taxa da sinistralidade rodoviária continuam a ser a Suécia com 28, o Reino Unido com 29 e a Dinamarca com 32, assinalando assim um bom registo em termos de segurança rodoviária.

A Roménia com 92, a Polónia e o Luxemburgo (com 87 cada) e a Letónia com 86 são os países com mais mortes nas estradas por milhão de habitantes.

Em França, o programa de controlo automático dos limites de velocidade foi iniciado em 2003. Desde então 1000 radares fixos e 500 móveis foram colocados em todo o país. A velocidade média nas estradas francesas reduziu 5 km/h ao longo de três anos entre 2002 e 2005. Nesse mesmo período, o número de acidente caiu quase 30%.

Em termos gerais, 75% desta redução foi atribuída ao novo sistema de radares de velocidade. Com o aparecimento do PAESR 2001-2011, foram conquistados grandes objetivos, nos quais se contemplam a descida da sinistralidade rodoviária em 45% e o salvamento de mais de 125.000 vidas.

CAPÍTULO 2 – CARATERIZAÇÃO DA POLÍCIA NACIONAL DE SÃO TOMÉ E PRÍNCÍPE

2.1 Introdução

A PNSTP é uma força de segurança pública e ordem interna, uniformizada e armada, que tem por funções a defesa dos direitos pessoais, liberdade e garantia dos cidadãos, a defesa da legalidade democrática e da garantia da segurança interna, de harmonia com o disposto na Constituição e nas demais leis.

Segundo Valente (2014), hoje em dia considera-se a Polícia, não só como defensora e garante da legalidade democrática, da segurança interna e dos direitos dos cidadãos, mas também como promotor desses interesses, valores e bens jurídicos, cuja ação se deve adequar com a lei infraconstitucional, constitucional e supraconstitucional.

No desenvolvimento do presente trabalho temos vindo a realçar diversos conceitos no que toca a sinistralidade rodoviária, que julgamos pertinentes para fundamento do supracitado. Nesta ótica, pretendemos abordar o assunto de acordo com a realidade de STP, uma vez que é sobre esse país que queremos atingir os nossos objetivos.

A PN, sendo uma instituição pequena, estando em concordância com o país, possui aproximadamente 520 efetivos policiais e não policiais.

Posteriormente, abordaremos sobre a noção de Polícia, seguindo assim para a sua caraterização acompanhado da estrutura hierárquica e missões. Nesse caso, e de acordo com Sarmento e Castro (2003) a palavra polícia tem a sua origem etimológica no grego *politeia* e no latim *politia*, coincidindo a sua raiz (polis – cidade) com a palavra *política*.

Nas palavras de Valente (2014) a Polícia, desde sempre, em vários momentos históricos da humanidade, foi usada como instrumento de cimentação e de realização do poder prepotente e arbitrário do príncipe ou do possuidor do domínio político: a polícia era o instrumento perceptível e funcional do exercício do despotismo.

Neste âmbito, a polícia posiciona-se num ponto estratégico ou de destaque perante a sociedade, no que respeita a garantia da proteção dos cidadãos. Entretanto, o termo polícia pode ser gerado através do sentido masculino e de um sentido feminino.

Como propõe Dias (2012, p. 68),

na linguagem corrente, polícia, no masculino, quer dizer agente de autoridade, isto é, o indivíduo que desenvolve, em benefício da colectividade, funções de segurança, ostentando determinados sinais exteriores e quando se utiliza a palavra no feminino, pensamos nas corporações que desenvolvem actividades de segurança pública.

Não obstante, o sentido da ação policial deve ser regulado por normas e princípios que adequem a sua atividade ao normal funcionamento da sociedade.

Sendo uma instituição do Estado, a Polícia tem um papel primordial a cumprir perante a comunidade. Para tal, necessita antes de mais, de estar organizada e preparada no sentido de prevenir potenciais incidentes que colocam em causa o normal funcionamento da sociedade. Desta feita, é importante que a instituição policial aposte mais na formação dos seus elementos com vista a capacitá-los e a dota-los de conhecimentos e mecanismos que os permitam responder positivamente aos problemas atuais e vindouros, assim como estar munido de equipamentos suficientes para o exercício das suas funções.

Assim sendo, analisaremos neste capítulo a atuação da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe no âmbito da prevenção e o combate a sinistralidade rodoviária.

2.2 Caraterização de São Tomé e Príncipe

Seguindo a epígrafe, este ponto versa sobre a caraterização de STP, onde encontraremos os pontos chaves do nosso estudo.

A República Democrática de São Tomé e Príncipe (RDSTP) é um Estado/país insular localizado no centro do mundo, encontrando-se entre a linha do Equador e o Meridiano de Greenwich, mas concretamente no Golfo da Guiné aproximadamente cerca de 300 km da costa africana, designadamente a costa do Gabão, contendo duas ilhas (São Tomé e Príncipe), que distanciam-se uma da outra sensivelmente a 150 km, e detendo pequenos ilhéus adjacentes. Desta forma, STP apresenta uma superfície terrestre de 1001 km², sendo que a ilha de São Tomé ocupa uma área de 859 km² e a ilha do Príncipe com uma dimensão mais pequena com perto de 142 km² (Santos, 2015).

Reza a história escrita, segundo a Direção Geral de Turismo sobre São Tomé e Príncipe, que no ano de 1470, precisamente no dia 21 de dezembro, os navegadores portugueses João de Santarém e Pero Escobar encontraram a ilha de São Tomé e no ano

seguinte, mais concretamente no dia 17 de janeiro, no ano de 1471 os mesmos navegadores descobriram a ilha de Príncipe (Santos, 2015).

Uma vez que as ilhas encontravam-se desabitadas, reuniram-se muitos grupos, ou seja, vários povos com intuito de povoar o arquipélago. Por intermédio desses povos provenientes da Europa, filhos de judeus e escravos oriundos da costa africana, para participarem no cultivo da cana-de-açúcar, deu-se ao povoamento das ilhas. As ilhas de São Tomé e Príncipe estão distribuídas administrativamente em sete (7) Distritos, concretamente: Água Grande, Mé-Zóchi, Caué, Lobata, Cantagalo, Lembá e Pagué.

Segundo os dados estatísticos do recenseamento de 2012 o Instituto Nacional de Estatísticas de São Tomé e Príncipe (INE, 2012) indica que até o ano de 2012 a população são-tomense rondava os 187.356 habitantes. Sendo Água Grande, que é a capital do país, o distrito com maior número de habitantes, apresenta um valor aproximadamente de 73.091 habitantes (menor em termos de área, mas o mais populoso. É a capital são-tomense); a seguir vem Mé-Zochi o segundo mais populoso com um total de 46.265 habitantes; Caué continua a ser a região menos populosa contendo sensivelmente 6.887 habitantes, enquanto Lobata prossegue o seu crescimento possuindo atualmente 20.007 habitantes; Cantagalo vem logo a seguir com 18.194 habitantes e depois Lembá com 15.370 habitantes. A Região Autónoma do Príncipe (distrito de Pagué), que há várias décadas se encontrava com pouco mais de 6 mil habitantes, assinalou um crescimento, tendo agora 7.542 habitantes.

Por conseguinte, e referindo o estudo produzido em 2014 pela Caixa Geral de Depósitos (2014), STP é considerado um país frágil, basicamente, por causa da reduzida extensão territorial, isolamento, fraquezas económicas e políticas, e a dependência de auxílios externos, qualificando-o como um dos países mais pobres do mundo devido à fraca capacidade interna de gerar riqueza, de criar empregos capazes de garantir melhores condições de vida à sua população, apesar de ter figurado como um dos maiores produtores mundiais de cacau.

O supracitado estudo alude que a economia de STP cresceu 4,3% em 2013, comparado com 4% em 2012, um nível de crescimento que ficou abaixo da previsão inicial de 5,2%, para 2013. A médio prazo, a situação económica deveria melhorar ligeiramente, com o Produto Interno Bruto (PIB) real projetado em 4,8% para 2014 e 5,6% para 2015, em grande parte devido ao aumento moderado do Investimento Direto Estrangeiro (IDE), nomeadamente por parte de parceiros bilaterais.

2.3 A Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

A falta de definição legal na PN, relativa à organização geral e respetivas competências e atribuições dos diferentes órgãos desde a independência, levou a criação de um Decreto-lei que versou sobre a Polícia e suas componentes. De acordo com a Lei Orgânica da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe (LOPNSTP), no n.º 1 do seu artigo 1.º, do Decreto-Lei n.º 6/2014, de 23 de abril, a Polícia Nacional (PN), é uma força paramilitar de segurança pública e de ordem interna, uniformizada e armada, que tem por funções a defesa dos direitos pessoais, liberdades e garantias dos cidadãos, a defesa da legalidade democrática e da garantia da segurança interna, de harmonia com o disposto na Constituição e nas demais leis.

O surgimento da primeira força policial institucionalizada em São Tomé e Príncipe, de que se tem memória designou-se de Corpos de Polícia Indígena (Seibert, 2001) e era composta especialmente por soldados angolanos, apoiados por voluntários portugueses e trabalhadores contratados a partir do século XVIII, com o ciclo de café e cacau. Na história da PN muitos são poucos os documentos existentes e credíveis que assegure a data da criação desta força policial, ficando extinta pelo artigo 1.º do Decreto n.º 42.223/59, de 18 de abril que criou o Corpo de Polícia de Segurança Pública de São Tomé e Príncipe (CPSPSTP) (António, 2006).

Desta feita, no ano de 1961 extingue-se o CPSPSTP e passa a existir o Corpo de Polícia de São Tomé e Príncipe (CPSTP) por força do artigo 1.º do Decreto n.º 43.527/61, de 8 de março que perdurou até à Independência Nacional de São Tomé e Príncipe, em 12 de julho de 1975 onde, foi criada por força do Decreto-Lei n.º 10/75 de 27 de agosto, a Polícia Nacional, inicialmente com o nome de Polícia de Segurança Popular que resistiu até ao dia 16 de maio de 1979, ano em que foi transferida para o Departamento da Polícia Nacional que trabalhava sob a dependência da Direção de Segurança de Ordem Interna.

Precisamente em 23 de abril de 1991, foi extinto este Departamento através do Decreto-Lei n.º 24/79 de 16 de maio, tendo sido estabelecido em sua substituição, através dos artigos 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 20/91, o Comando Geral da Polícia Nacional (CGPN).

Segundo Caetano (1990) a Polícia é definida como sendo o modo de atuação da autoridade administrativa que consiste em intervir no exercício das atividades individuais suscetíveis de fazer perigar interesses gerais, tendo a finalidade de impedir que se causem,

ampliem ou generalizem os danos sociais que as leis procuram prevenir. Por conseguinte, Valente (2014, p. 39) apresenta uma definição, onde afirma que “a Polícia é ou deve ser, hoje, um garante da liberdade do cidadão face às ofensas ilícitas concretizadas e/ou produzidas quer por outrem, quer pelo próprio Estado”. Com esta ideia, podemos destacar que a Polícia deve ser o garante do bem-estar e da qualidade de vida em liberdade, justiça e em segurança dos cidadãos, assinalando como atuação do exercício no que respeita a defesa da dignidade da pessoa humana (Valente, 2014).

A Constituição da República Democrática de São Tomé e Príncipe (CRDSTP) não especifica a definição nem a missão da PN para um melhor contexto no âmbito da segurança rodoviária. Com isso, será importante delimitar o contexto em que ela se insere, bem como a sua natureza, as suas competências e o tipo de atividade que a mesma desenvolve.

Assim sendo, começamos pela lei basilar do Estado de Direito Democrático de Portugal, a Constituição da República Portuguesa (CRP) que, através do seu art.º18, vincula todas as entidades públicas e privadas ao respeito pelos direitos, liberdades e garantias previstos nos preceitos constitucionais. Este mesmo diploma dedica o seu Décimo Título à Administração Pública, inserindo neste quadro o art.º 272 que tem por epígrafe Polícia. Como tal, consideramos a Polícia como uma entidade pública ao serviço do Estado que, integrada no sistema da Administração Pública, visa a prossecução do interesse público, isto é, a satisfação das necessidades coletivas, no respeito pelos direitos e interesses legalmente protegidos dos cidadãos (CRP), ou seja, recorremos ao n.º 1 do artigo 272.º da CRP, onde realça que a Polícia, tem como função defender a legalidade democrática e garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, e também a Lei de Segurança Interna portuguesa (LSI) Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto, onde define a segurança interna como:

A atividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade pública, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática (LSI, artigo 1º, nº 1).

A CRP, através do seu art.º 27, considera a segurança como um direito fundamental dos cidadãos e como tal, uma das necessidades coletivas⁸ que exigem satisfação. Para fazer face a essas necessidades surgem os serviços públicos, nos quais a Polícia se encontra inserida, e que se caracterizam por serem

[...] organizações humanas criadas no seio de cada pessoa coletiva pública com o fim de desempenhar as atribuições desta, sob a direção dos respetivos órgãos. Do exposto, salienta-se que a Polícia é uma organização criada no seio da Administração Pública, e que tem por objetivo prosseguir um dos fins do Estado “a segurança”.

Apesar da definição de Polícia não figurar na lei basilar são-tomense, podemos realçar que de acordo com a pesquisa feita, constatamos que o único diploma legal que fundamenta a existência da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe, supra citado é o Decreto-Lei n.º 20/91, de 23 de abril. Esta força encontra-se incumbida de levar a cabo os fins de segurança interna, implementar e garantir o normal funcionamento das instituições democráticas. As suas atribuições e missões também colaboram para esta variedade, uma vez que não convergem para a permanência da instituição, mas sim para conceder ao público um serviço de excelência. Com isso e relativamente as atribuições e missões desta força policial, o referido diploma legal determina que cabe a Polícia Nacional nos termos legais:

- a) Garantir o livre exercício dos direitos fundamentais e liberdades e garantias dos cidadãos;
- b) Participar na segurança pessoal dos membros dos órgãos da soberania, altas entidades nacionais ou estrangeiras e de quaisquer outros cidadãos sujeitos a relevante ameaça à sua integridade física;
- c) Implementar e garantir as condições de segurança necessárias ao normal funcionamento das instituições e órgãos democráticos;
- d) Manter a segurança, a tranquilidade e a ordem pública;

⁸Amaral (1994) os três grupos de necessidade coletivas são: (i) segurança, (ii) cultura, e (iii) bem-estar económico e social.

- e) Prevenir em especial a criminalidade e o terrorismo, em coordenação com outras forças e serviços de segurança, de harmonia com o previsto na legislação sobre a segurança interna;
- f) Garantir a segurança aeroportuária em particular na segurança portuária e das orlas costeiras, em cooperação com as demais forças e serviços de segurança, nos termos definidos por lei;
- g) Licenciatar, controlar e fiscalizar as atividades de segurança privada e respetiva formação, em cooperação com as demais forças e serviços de segurança.

De destacar que o Decreto-Lei n.º 20/91, de 23 de abril, que é o único diploma que justifica a existência da PNSTP, mas não especifica os conteúdos sobre o papel desta no eu diz respeito a segurança rodoviária. Contudo, a PNSTP é a única força responsável pela garantia da segurança interna, pela manutenção de ordem e tranquilidade pública, por assegurar o cumprimento das leis e pela prevenção da criminalidade em todo o território nacional.

Embora, o mencionado decreto-lei determine quais as missões desta força policial, é de frisar que ainda se faz sentir no país a falta de uma Lei de Segurança Interna (LSI), que determine o campo de atuação de cada força policial. Estas ideias enquadram-se completamente na PNSTP, pois é uma força de segurança paramilitar, armada e uniformizada (artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 20/91, de 23 de abril), que faz parte de um Estado de Direito Democrático e está sob a salvaguarda do Ministério da Administração Interna, com competência exclusiva de segurança interna do país.

Deste modo, a Polícia Nacional tem a missão de, proteger a vida e a integridade das pessoas e a suas propriedades, ainda assegura não só o normal funcionamento dos exercícios das instituições e o respeito pela legalidade democrática, mas também garante a materialização dos direitos e liberdades dos cidadãos, sendo o bem-estar próprio de uma sociedade política, cultural, social e economicamente organizada (Valente, 2014).

Relativamente a Unidade Especial de Trânsito (UET), que também se insere no centro da nossa investigação, a LOPNSTP (Decreto-Lei nº 6/2014, de 23 de abril), no seu artigo 42º está definida como sendo uma “unidade preparada para levar a cabo as missões de regularização e de fiscalização de trânsito”. Esta unidade terá uma implementação a

nível de STP, com competência exclusiva na fiscalização e regularização de trânsito, podendo sempre solicitar reforço aos comandos territoriais, para missões de serviço específicos e convenientemente estruturadas em correspondência com o regulamento próprio (Decreto-Lei nº 6/2014, de 23 de abril).

Ainda no que refere a fiscalização, a lei que aprova o novo Código da Estrada da República Democrática de São Tomé e Príncipe, Lei n.º 4/2013, de 5 de junho, na alínea a) do seu nº1 do artigo 7º realça a importância do cumprimento das disposições do Código da Estrada e Legislação Complementar com competência para à Direção dos Transportes Terrestres (DTT) e a PNSTP, por intermédio do seu pessoal técnico e credenciado, em todas as vias públicas.

2.4 Estrutura Hierárquica

Nas sociedades, organizações como a PNSTP, assim como a Polícia de Segurança Pública (PSP), não são convencionais. Nesta senda, Gouveia (2009) aponta alguns aspetos diferenciadores, como a hierarquização da estrutura que se verifica entre os diferentes níveis. Um outro fator prende-se com a rigidez e a disciplina que é imposta aos seus elementos, que vão além das normas gerais, isto é, existem regulamentos de conduta e disciplina exclusivas. Segundo Nunes (2007), hierarquia é entendido como uma organização de diferentes componentes de um determinado sistema, com pormenor para cada um deles ser subordinado do elemento que está acima. Ainda na senda deste autor hierarquia são instituídas as ligações de domínio formal entre superiores e subordinados, bem como o sentido da estrutura organizacional.

Segundo a LOPNSTP no nº 2 do seu artigo 1º, a PN tem uma organização única para todo o território nacional, obedecendo a uma hierarquia de comando em todos os níveis da sua estrutura que culmina no membro do Governo responsável pela área de segurança interna. Detém uma organização única para todo o território nacional, buscando garantir sempre a eficácia na segurança dos cidadãos, cumprindo a uma estrutura hierarquizada, sob a tutela do Ministério da Administração Interna (MAI), e está integrada por um Comando Geral sustentado por quatro áreas importantes e dois departamentos, onde destacamos os Comandos Distritais operacionais que estão distribuídos pelos sete distritos do país, envolvendo a Região Autónoma do Príncipe (*vide* Anexo 1).

Quanto à natureza, à semelhança da PSP, as suas funções dividem-se em operacionais e de apoio geral. A primeira implica essencialmente a utilização de

conhecimentos e a aplicação de técnicas policiais. A segunda envolve a conjugação do conhecimento e das técnicas com outras áreas do conhecimento.

De salientar, que segundo o Estatuto do pessoal da PNSTP (Decreto-Lei n.º 28/2009 de 26 de agosto), está dividido por três grupos de categorias profissionais: Oficial de Polícia, Chefe de Polícia e Agente de Polícia, onde, o posto mais elevado da estrutura hierárquica é o de “Superintendente”. Assim, a primeira categoria abarca os postos de Superintendente, Intendente, Subintendente (Oficiais Superiores), Comissário e Subcomissário (Oficiais Subalternos). A categoria de Chefes compreende aos postos de Chefe de Esquadra, Subchefe Principal, Primeiro Subchefe e Segundo Subchefe, e a categoria de Agentes abarca os postos de Agente Principal, Agente da Primeira Classe e Agente da Segunda Classe, de forma decrescente na ordem hierárquica, a seguir a ordem como consta na Figura 1 infra.

Figura 1 - Categorias Profissionais da PNSTP



Fonte: Adaptado de Santos (2015)

Síntese do Capítulo

Em suma, terminado este capítulo, debruçamo-nos sobre diversos aspetos relacionados com a organização da PNSTP, iniciando com pequeno enquadramento daquilo que é o país e a sua população, e culminando com a estrutura (funcional hierárquica), missão e finalidade. Desta feita, ficamos a perceber, que o país possui um território pequeno e naturalmente, com uma população que se adegue as suas capacidades. Salienta-se que a PNSTP é uma organização com regras, tal como outras instituições, no sentido de disciplinar o funcionamento interno. É um órgão pequeno, representante da autoridade do Estado perante a sociedade, com a missão de cumprir e fazer cumprir a lei e, regular a vida em sociedade.

CAPÍTULO 3 – A PNSTP E A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

"A morte e a vida estão no poder da língua;
o que bem utiliza come do seu fruto."
(Provérbios 18:21)

3.1 A Circulação Rodoviária em São Tomé e Príncipe

A circulação rodoviária permite conquistar maior eficiência económica, reduzindo o tempo de transporte, mas, simultaneamente, tem impacto negativo no ambiente, na segurança, havendo, por conseguinte, objetivos conflitantes, pelo que só do equilíbrio entre os custos e benefícios se poderá, tendencialmente, encontrar o equilíbrio, o qual se consubstancia na minimização dos custos sociais dos acidentes (Donário & Santos, 2012).

Em termos teóricos poderá dizer-se que, no âmbito da circulação rodoviária, será improvável, ou seja, mesmo impossível, a redução por completo da sinistralidade, dado que não é humanamente possível a separação do risco, seja dos acidentes ou de outra qualquer atividade humana. Com o desenvolvimento das cidades e aglomeração dos centros urbanos, as vias passaram a abrigar grandes fluxos de veículos. A evolução demográfica trouxe consequências não só para o trânsito como também para o país e a sociedade.

Se por um lado temos um rápido crescimento demográfico, por outro lado é convincente o rápido crescimento de números de condutores e consequentemente de veículos, ou seja, do parque automóvel, que no dia-a-dia integram o meio ambiente rodoviário da cidade capital, fazendo com que este se processe numa forma muito mais complexa e “desequilibrada”. Por de trás deste desequilíbrio, está o facto das estradas existentes nas cidades do país não estarem preparadas para acolher a circulação de um amplo número de transportes e peões, que tem conduzido a inúmeras complicações para a autoridade responsável pelo trânsito na cidade, no que toca à ordenação e controlo eficaz do trânsito.

À semelhança de outros países, em São Tomé e Príncipe, a qualidade da condução dos condutores é assimétrica. A má condução pode ser caracterizada por questões como a falta de ética e civismo na condução, o desconhecimento ou o não cumprimento das regras de trânsito. A não familiarização com o contexto cultural dos condutores são-tomenses causará alguma estranheza aos demais, no que concerne aos constantes procedimentos

incorretos, uma vez que a condução é adequada ao que cada condutor pretende, não se respeitando as regras de trânsito nem as pessoas.

Cada condutor é manipulado pelo coletivo dos outros condutores e demais utentes no seu espaço rodoviário e socio-cultural, seja, pela “cultura de condução” a que pertence, mas, ele também faz parte desse coletivo, pelo que detém igualmente da capacidade de influenciar os outros (Gomes, 1993). Este autor defende a utilização do conceito de cultura na análise do sistema rodoviário. A cultura é modo “habitual e recorrente de pensar, sentir, agir e reagir, característico de uma dada comunidade ou sociedade num dado momento” (Gomes, 1993, p. 26). Sendo assim, o sistema rodoviário é desenvolvido e produzido através de uma dada cultura, dentro do qual os indivíduos são socializados e integrados.

Para analisar e interpretar os fenómenos rodoviários é necessário fundamentar a nossa análise nos aspetos sociais da condução automóvel, e menos nas particularidades individuais de cada utente das estradas (Pinto, 2006). Numa perspetiva que é, essencialmente, social, a sinistralidade rodoviária consegue ser corretamente entendida se contextualizada num dado espaço sócio-cultural, que tem o transporte automóvel com modo de mobilidade influente e preferencial.

Nas cidades de STP, os taxistas e os moto-táxis (Motoqueiros) são colocados ou vistos como os principais transgressores das regras de trânsito e dos princípios éticos e morais que devem ser impostos para uma condução com segurança. Evidentemente, não são casos únicos, uma vez que estão em concorrência com outras categorias de condutores, cuja condução atormenta a vida de muitos cidadãos, colocando em risco a sua integridade física e a vida dos terceiros na via pública.

Sublinhe-se, em especial, que os condutores actuam em função de expectativas sobre modelos de estradas e respondem a cada tipo com padrões de comportamento pré-estabelecidos. Um traçado incoerente é gerador de uma maior carga de trabalho, dificulta ou impede a aplicação de rotinas de condução aprendidas e é, por isso, uma fonte de ineficácia e sinistralidade (Santos, 1995, p. 249).

De certa forma podemos considerar que muitas das condutas imprudentes na condução em STP são resultantes do elevado custo da “Carta de Condução” que varia consoante a categoria, de 3 milhões a 10 milhões de Dobras (aproximadamente 120 e 408 Euros), estabelecida nas escolas de condução. Segundo Brany Cunha Lisboa (2015), a

população são-tomense vive de um ordenado mínimo (empresa pública e empresa privada), de 1.100 um milhão e cem mil Dobras e 800 mil Dobras (aproximadamente 41 e 33 Euros).

Como podemos verificar no relatório do Desenvolvimento Humano (PNUD, 2015), STP apresenta dados que refletem uma realidade muito desigual e longe dos principais objetivos proposto pelas Nações Unidas (NU) para o bem-estar da população. Assim, o país apresenta uma desigualdade do rendimento consubstanciado pelos seguintes indicadores: (i) 50,8 no Coeficiente de Gini (2013-2012); (ii) Índice do Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,558; (iii) Esperança de vida à nascença em 2013 de 66,3; (iv) Média de anos de escolaridade em 2012 de 4,7; (v) Rendimento Nacional Bruto *per capita* em 2013 de \$ 2.713 (PPC, 2011); (vi) Coeficiente de desigualdade humana em 2013 de 30,4 e (vii) aparece na posição 142 na tabela do IDH (PNUD, 2015), classificando-se assim como um dos país mais pobres do mundo.

Este custo condiciona a obtenção legal do título de condução, recaindo a opção de alguns condutores pelos meios ilícitos, o que significa o desconhecimento das boas práticas de condução, ministradas pelas escolas de condução profissional. Por outro lado, poder-se-á considerar que os cidadãos detentores do título legal de condução não são suficientemente capacitados e ou habilitados, na medida em que o próprio sistema do ensino da condução em vigor no país encontra-se um pouco desadequado face aos novos desafios que se oferecem atualmente à segurança rodoviária em São Tomé e Príncipe.

3.2 O acidente rodoviário

A palavra acidente, etimologicamente deriva do latim *accidens*, que significa “cair em”, “juntar-se”. Por outras palavras, é uma ligação fortuita contingente entre duas coisas (Pinto, 2006). Neste âmbito, acidente traduz-se num evento não intencionalmente provocado de índole anormal e inopinada, causador de resultado prejudicial. Com efeito, todas as proporções da vida humana e todas as escolhas possuem um risco e incerteza, tanto maior como menor, sendo uma das finalidades dos indivíduos e da sociedade em geral, não eliminar por completo o risco, uma vez que é quase impossível de o fazer, mas minimizá-lo.

No que concerne à segurança rodoviária, cabe ao Estado, através das suas ações intervencionistas e reguladoras, desenvolver e implementar políticas que ajudem à minimização e custo social dos acidentes, para a promoção do bem-estar social (Donário &

Santos, 2012). Ainda assim, refere que o acontecimento de acidente é inerente à atividade humana (acidentes de trabalho, domésticos, desportivos, etc.) e em particular à mobilidade. Várias são as definições de acidentes consoante a visão do objeto para cada área.

Segundo Pinto (2006) os acidentes rodoviários acontecem, sobretudo, porque utilizamos meios automóveis. Contudo, os acidentes são eventos que consomem “espaço-tempo” e que sucedem inseridos no conjunto de atividades humanas. Deste modo, aspetos como a distribuição do território, os horários de atividades da área dos serviços (lojas, espaços de lazer, etc), a disponibilidade e preços de alternativas de transportes, ou os próprios ciclos económicos, tornam-se fatores fundamentais para a análise da sinistralidade. O acidente, genericamente apreciado, é um acontecimento acidental que altera a ordem das coisas, gerando, intencionalmente, danos nas pessoas ou nos objetos (AAVV, 1991).

A diversidade das definições está relacionada com a ótica a partir do qual o objeto do acidente é trabalhado. Este tem uma abordagem diferente conforme seja um engenheiro automóvel ou rodoviário, um paramédico ou um médico-legal, um perito do Centro de Arbitragem e Mediação ou um perito de uma companhia de seguros, um polícia ou um físico, entre outros. Cada um observará os acidentes em fases estabelecidas.

Os acidentes não são fruto do acaso, não são acidentais, mas sim o desenlace de uma série de causas concorrentes. Desta maneira, alterando o fator de risco pode-se reduzir a possibilidade de acidente. É como a lotaria, com efeito nefasto, já que o grande prémio é a perda da saúde (AAVV, 2000). É de salientar que o país (STP), não dispõe de uma legislação que defina o conceito de acidente. Desta forma, optamos por discriminar o conceito de acidente (acontecimento involuntário) daquele em que o ato de provocar danos é voluntário. Se um condutor atropelar um peão com a intenção de lhe provocar a morte, não podemos considerar tal ação como um acidente mas sim um facto criminoso (AAVV, 1991).

Conduzir é, por definição uma atividade de risco, porque a condução (causa) pode (probabilidade) ter como fruto o acidente (consequência) consoante a presença de condições que o concretizem (exposição). É adotada, por ser apropriada à investigação policial dos sinistros, é a definição de “acidente rodoviário” como sendo uma forma de insolvência do exercício do sistema rodoviário, que resulta da inadequação entre as capacidades deste e as solicitações que lhes são efetuadas, e para cujo evento contribuem, muitas vezes em paralelo, falhas ao nível do elemento humano, do ambiente rodoviário ou do veículo (Cardoso & Vale, 1993).

No âmbito dos acidentes rodoviários é de extrema importância contextualizar a situação em termos de território. São Tomé e Príncipe é um país, contendo uma população que acredita na crença e na religião. Deste modo, e como ainda não existe bem a consciencialização de que a sinistralidade rodoviária pode ser um problema para o país, a população considera que os acidentes são como algo que a qualquer momento há-de surgir e que está marcado para ocorrer “nesse dia e hora”. Assim, o povo possui um lema onde profere que “tudo que acontece é porque Deus fez e acontece porque está mesmo para acontecer”, isto quer dizer que a aplicação de estratégias de combate da sinistralidade é vista por esta população como um sucesso que já está “escrito por Deus”.

Contudo, o combate a sinistralidade para este povo ainda não é uma realidade. Embora possamos usar todos os mecanismos e ações de prevenção e sensibilização, observamos o contínuo desrespeito pelas regras de circulação rodoviária, condução sob efeito de álcool, falta de precaução, excesso de velocidade, entre outros. Para o povo são-tomense, não há hesitação quanto ao estado de trânsito do país, tornando-se também numa referência para qualquer visitante. Para os que vão pela primeira vez a STP, uma das ideias retidas é que o país transmite sobre o tráfego rodoviário é a forma embaraçosa como se desenrola a circulação de transportes, em quase toda a localidade do país. A própria experiência de condução tem o seu lado positivo e negativo. Se ela pode, por um lado, significar uma melhor prática de condução, por outro lado, aumenta a confiança do condutor e faz diminuir a preocupação com o perigo (Chaves, 2002).

3.3 Procedimentos na Regra de Circulação

Ainda que as regras de circulação se destinem fundamentalmente aos condutores de veículos, existem deveres gerais que se empregam às outras pessoas, especialmente aos passageiros e peões. As leis existem, basicamente, para controlar e garantir uma boa vivência em sociedade. Quando o homem começou a viver em grandes grupos, sentiu-se a necessidade de criar um conjunto de regras que regulassem e ordenassem o comportamento em comunidade. Por outro lado, as legislações têm carateres persuasórios, servindo para punir aquele(s) que fuja(m) do contexto do que é legal e socialmente aceitável. Não existindo leis, imagina-se uma comunidade em caos, onde a ideia vigente seria a luta pela sobrevivência de cada um, tal como acontecia no tempo primitivo.

Em STP, ainda que possua um Código da Estrada que regula a atividade rodoviária, assistimos todos os dias a violações de regras de circulação rodoviária, o que põe tanto a vida do condutor como dos outros utentes da via em perigo. Verifica-se em todo o território de STP, sobretudo, ao lado das vias afetas aos transportes, um número considerável de pessoas que praticam a venda ambulante ou que muito simplesmente brincam. Esses atos levam os condutores a redobrar a sua atenção e adotar uma condução mais defensiva e ao mesmo tempo preventiva.

No âmbito rodoviário, o Código da Estrada e outras legislações complementares, servem como base orientadora de toda a atividade do sistema de tráfego rodoviário, tipificando condutas que se devem ou não ter na condução, assim como, prevendo sanções para quem for incumpridor. Diríamos que as leis de trânsito são o garante de ações e medidas em prol da segurança dos utentes da via pública. Assim, como exemplo, qualquer pessoa deve evitar atos que impeçam ou embaracem o trânsito, a segurança ou o bem-estar dos utentes da via (Lei nº 4/2013, de 5 de junho – artigo 3º, nº 2). Igualmente, o utente deve cumprir as ordens legítimas das autoridades com competência para regular e fiscalizar o trânsito (Lei nº 4/2013, de 5 de junho – artigo 4º, nº 1). Sem prejuízo dos deveres cívicos que decorrem das regras de cumprimento ético, moral ou social, os condutores dos veículos estão especialmente obrigados a cumprir os deveres que decorrem das normas jurídicas (Geraldes, 2009), com especial distinção para as previstas no Código da Estrada e nos respetivos Regulamentos.

Não sendo possível nem necessário indicá-las exaustivamente, pronunciamos as regras e os correspondentes deveres essenciais. Posto isto, auferimos que qualquer condutor deve abster-se da prática de quaisquer atos que sejam suscetíveis de afetar o exercício da condução com segurança (Lei nº 4/2013 de 5 de junho – artigo 11º, nº 2). Além disso, não podem iniciar ou retomar a marcha sem indicarem com a necessária antecedência a sua intenção e sem adotarem as precauções necessárias para evitar acidente (Lei nº 4/2013 de 5 de junho – artigo 12º, nº 1). Por norma, o trânsito de veículos é efetuado pelo lado direito das faixas de rodagem, o mais próximo possível da berma ou passeio, conservando destes uma distância que permita evitar acidentes, sendo possível utilizar o lado esquerdo da faixa de rodagem para ultrapassar ou mudar de direção (Lei nº 4/2013 de 5 de junho – artigo 13º, nº 1 e 2).

Em STP assiste-se diariamente ao desrespeito coletivo pelas mais básicas regras éticas e jurídicas, revelador de uma dramática ineficácia das normas de convivência social. A lei de trânsito em vigor não tem mostrado ser capaz de fazer face à evolução que se tem processado no tráfego rodoviário no país, e tem sido, o principal problema da coordenação eficaz do trânsito na cidade.

O sistema britânico, o projeto francês e Português com o PNPR, têm em comum fortes penalizações para as infrações rodoviárias, com o intuito de concretizar o objetivo de mudar efetivamente o tipo de conduta que os condutores têm ao volante. Face aos resultados que estes países têm obtido no que respeita à redução dos acidentes com vítimas mortais, concluímos que estas medidas têm-se mostrado eficazes no combate à sinistralidade rodoviária.

Do estudo que Luís Reto (2003) realizou, conclui-se que para além da gravidade e celeridade das coimas, a suspensão ou inibição do direito de conduzir parece constituir uma medida fortemente dissuasora dos comportamentos de transgressões nas estradas. A cassação da carta de condução nas situações de infrações mais graves, pode levar a uma medida mais justa e com um maior efeito dissuasor, essas medidas também podem ser implementadas em STP servindo de bom exemplo dando maior impacto na mudança da conduta dos condutores.

3.4 Evolução da Taxa da Sinistralidade Rodoviária em STP

A utilização do transporte automóvel expandiu-se de forma significativa, e é usualmente percecionado como o melhor meio de transporte existente, proporcionando aos indivíduos melhores viagens do que qualquer outro meio de transporte conhecido (Pinto, 2006).

Desde a Independência Nacional de STP (12 de julho de 1975), as vias rodoviárias do país eram legislados por um Código da Estrada (1954) da era colonial, código esse que vigorou até o princípio do ano de 2013. Com a evolução da sociedade, aumento da população e de automóveis, entre outros, sentiu-se a necessidade de fazer uma revisão e atualização do citado código da era colonial. Em 2013 foi aprovada por Lei nº 4/2013 de 5 de junho, o novo Código da Estrada de São Tomé e Príncipe alterando o anterior com objetivo de satisfazer as exigências de uma sociedade em evolução.

O país precisava de acompanhar a evolução da sociedade em termos de tráfego rodoviário. Neste sentido, foram introduzidas no novo Código da Estrada medidas que permitem munir, não só a Direção dos Transportes Terrestres (DTT) como também a PN, de um conjunto de instrumentos jurídico-legais, ajustados as exigências do quotidiano, de forma a tornar mais eficaz o sistema rodoviário (Lei nº 4/2013 de 5 de junho).

Para além dos problemas indicados ao nível das dificuldades que se colocam a circulação rodoviária, a verdade, é que o país enfrenta um problema de sinistralidade rodoviária. Este problema deverá ser encarado por todos, como um verdadeiro problema de segurança e saúde pública. Além disso, este é um assunto que deverá ser encarado de forma séria por parte das entidades ligadas ao trânsito e até mesmo por parte das máquinas políticas do país.

A intervenção do Estado através do estabelecimento das normas jurídicas tem por objetivos a redução dos comportamentos com efeitos negativos para a sociedade, operação reguladora que é uma das formas que o Estado tem de afetar a conduta dos indivíduos no sentido de ampliar a eficiência, a par da atuação sobre as vias de circulação. A segurança rodoviária pode ser refletida como um bem de excelência cujo interesse pode não ser adequadamente valorada pelos usuários das vias, devido à falta ou escassez de informação, designadamente, do risco procedente da circulação (Donário & Santos, 2012).

Como refere Cardoso e Castilho (1990), uma das características mais salientes do STR é a coexistência de componentes com funcionamentos e capacidades muito diversos a diferentes níveis: (i) elemento humano, com diferenças marcadas nas capacidades dos condutores – fruto da imposição social de garantir ao maior número de pessoas o acesso à permissão de conduzir; (ii) elemento mecânico, com a circulação na mesma estrada de veículos de diversos tipos e cargas; (iii) da infraestrutura, com variabilidade, por vezes não aparente, das características de traçado das diversas estradas da rede rodoviária.

Embora os acidentes de viação constituam acontecimentos raros na vida do condutor, passageiro ou até mesmo peão, os mesmos acontecem pela combinação não prevista de diversas razões. Os indivíduos podem avaliar incorretamente as possibilidades de que o acidente se produza, dado que, de forma geral e em média, as probabilidades subjetivas diferem das objetivas, e quanto maior essa diferença, maior será o erro na avaliação do risco objetivo. Esses indivíduos não terão ideias dos riscos que advém do seu

mau comportamento, produzindo-se, deste modo, ineficiência com danos para os próprios e para os outros indivíduos da sociedade (Donário & Santos, 2012).

O Código da Estrada de STP no seu nº 2 do artigo 88º refere que no caso de nos “acidentes resultarem mortos ou feridos o condutor deve aguardar, no local, a chegada de agente de autoridade”. Nem todos os acidentes ocorridos nas estradas de STP são registados e guardados com segurança e num lugar que permita acesso para eventuais pesquisas ou investigações futuras. Sendo assim, isto nos leva a perceber que a PNSTP ainda não dispõe de uma base de dados para o armazenamento das informações recolhidas tanto da sinistralidade rodoviária bem como dos outros incidentes, tornando mais difícil o processo burocrático. Em termos gerais, os acidentes fatais são os primeiros a serem registados, mas mesmo nestes casos, os dados podem ser incompletos.

A taxa de registo de mortes varia entre 85 e 95%. À medida que diminui o grau de gravidade dos danos, a taxa de registo também decresce. As taxas de registo de ferimentos graves normalmente não ultrapassam os 60%. No caso de ferimentos ligeiros, este valor não ultrapassa em geral os 30%. Outra tendência generalizada é a de que o registo de acidentes não envolvendo veículos automóveis é muito menos completo (quase que não se regista) do que o de acidentes com automóveis (UET, 2015).

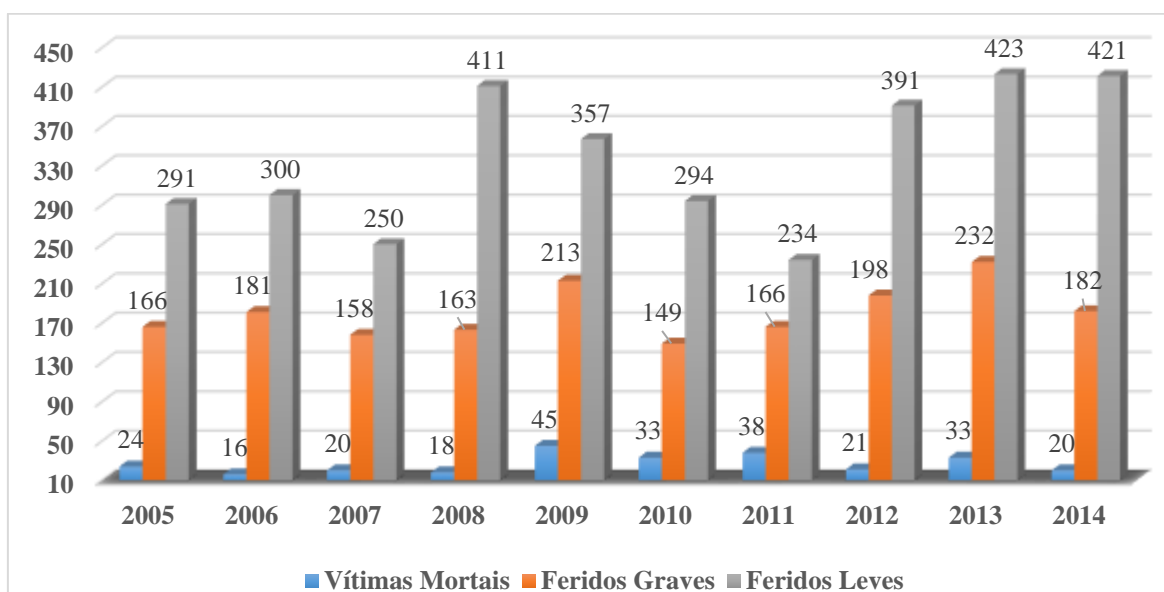
Segundo o relatório da Unidade Especial de Trânsito de São Tomé e Príncipe (UET, 2015) nos últimos anos, observamos diversos casos de evolução da sinistralidade rodoviária, que colocam em risco muitas vidas e bens dos cidadãos. Se olharmos para os dados mencionados na sequência de Gráficos, em todo o território de São Tomé e Príncipe, durante os últimos 10 anos registaram-se 5.948 acidentes de viação. Desse número de acidente de viação resultaram 12.115 vítimas. Destas, 268 são vítimas mortais, 1.808 são feridos graves, 3.372 são feridos leves e 6.667 são danos materiais que não dizem respeito aos veículos. A evolução dos acidentes rodoviários ao longo dos últimos anos evidencia algumas oscilações, ou seja, verifica-se uma clara tendência de aumento e posterior diminuição.

O ano de 2009 foi o que apresentou maior número de vítimas mortais, registando pouco mais de 45 casos em todo o território nacional de STP (*vide* Gráfico 1).

O inverso ocorre no ano de 2006 com um registo de 16 casos de vítimas mortais, o que representa o menor valor registado no conjunto de anos analisados. Por outro lado, o

ano de 2013 foi o que mais se destacou ao registar mais feridos graves e feridos leves, no que diz respeito às consequências do acidente de viação.

Gráfico 1 - Consequência da Sinistralidade Rodoviária nos últimos 10 anos



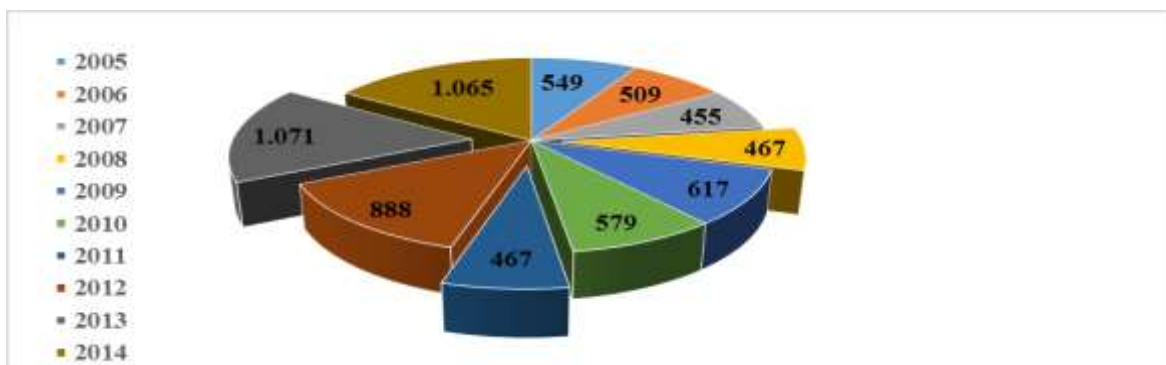
Fonte: UET (2015)

O Gráfico 2 é referente aos casos de danos materiais. Verificamos que em 2013 e 2014 a PN-UET sinalizou muitos casos, sendo 1.071 e 1.065, destacando-se uma descida de menos 6 casos que no ano transato. O artigo 88º do Código da Estrada de STP mais concretamente no seu nº 1 alude que todos os condutores que sejam intervenientes num acidente de viação devem fornecer aos restantes intervenientes a sua identificação e a do proprietário do veículo, o número de apólice e respetiva seguradora, exibindo para o efeito os documentos comprovativos quando solicitados. Nos restantes números do mesmo artigo nada se refere no que diz respeito à comunicação às entidades policiais aquando da ocorrência de um acidente de viação com danos materiais. No entanto, é fundamental a obrigatoriedade de recolha de dados por parte das entidades policiais de todos os acidentes de viação de que tenham conhecimento.

Esta situação é muito frequente sempre que não há consenso entre as partes intervenientes em relação ao culpado do acidente para o preenchimento da “declaração amigável”, sendo habitual requerer a intervenção das autoridades competentes (nota-se através do Gráfico 2 que no ano 2013 a PN-UET interveio em 839 casos de acidentes de

viação, dos quais resultaram como já citado 1.071 com apenas danos materiais, isto é, acidentes participados por esta Polícia através da UET nesse ano) (UET, 2015).

Gráfico 2 - Danos Materiais dos Acidentes nos últimos 10 anos

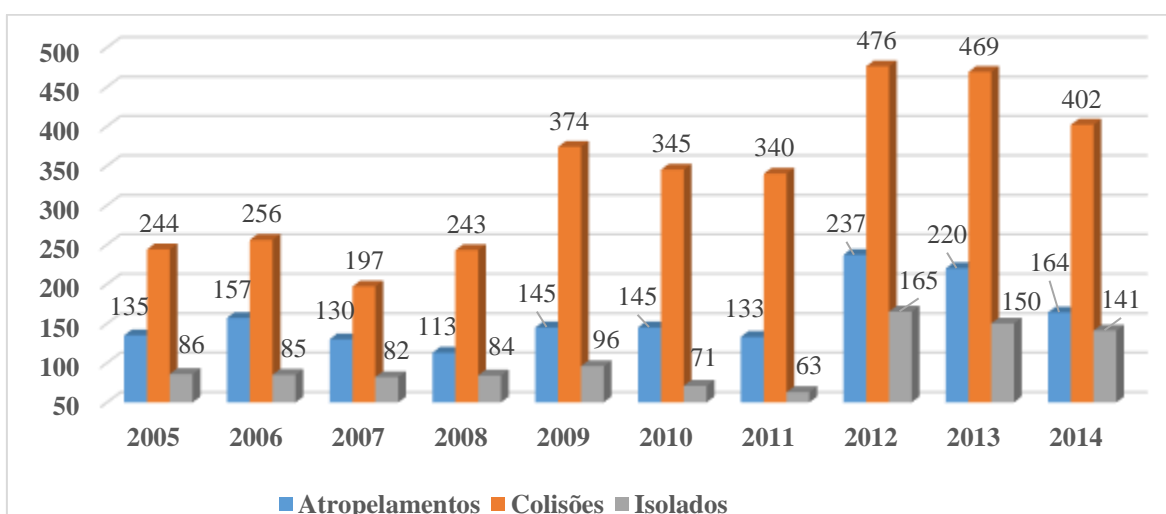


Fonte: UET (2015)

Quanto aos tipos de acidentes⁹ mais frequentes, destacam-se os apresentados no Gráfico 3, em que se registou, nos últimos 10 anos, um total de 5.948 casos. Nos casos de atropelamentos previstos no mesmo gráfico, averiguamos que os números têm variado, pelo que o foco de atenção deverá ser o ano de 2012 com cerca de 237 casos.

Para este ano (2012) o número de colisões disparou para 476 casos, constituindo-se, à semelhança dos períodos anteriores, o tipo de acidente mais frequente, sendo responsável por quase 50% da totalidade. Com isso, podemos mencionar que este ano (2012) foi o mais problemático que os restantes nesses últimos 10 anos analisados.

Gráfico 3 - Tipos de Acidentes Rodoviário nos últimos 10 anos



Fonte: UET (2015)

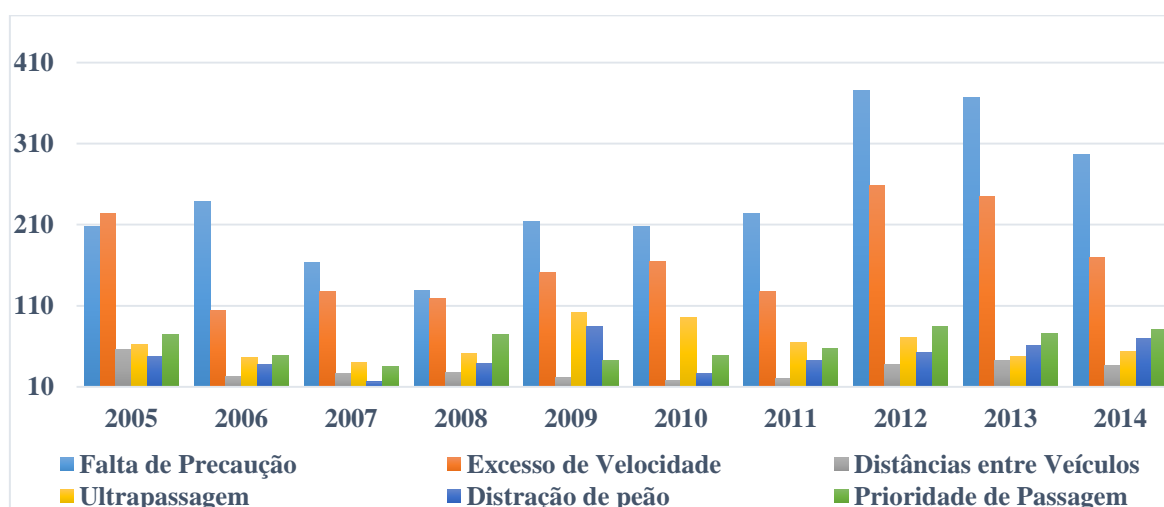
⁹ Sempre que se referem acidentes quer-se significar acidentes com vítimas, se outra coisa não for referida.

Como podemos verificar, as causas de acidentes de viação, no Gráfico 4 abaixo está relacionado com a falta de educação rodoviária, desrespeito das regras de circulação rodoviária. Assim, relativamente à situação de trânsito, a PN-UET aferiu que as causas que mais influenciaram os acidentes de viação nesses últimos anos foram as seguintes: a falta de precaução, o excesso de velocidade, a distância entre veículos, a ultrapassagem mal feita, a prioridade de passagem, a distração de peão, entre outras. Deste modo, realça-se que esta situação tenha proporcionado o cometimento de diversos crimes de homicídio por negligência, que origina a fuga de muitos condutores em situações de atropelamento de qualquer um peão.

O abusivo estacionamento em passeios das estradas de STP, por falta de parques de estacionamento, quase que obriga os peões a circularem na faixa de rodagem, pondo assim, em perigo a sua integridade física e a própria vida dos automobilistas. Convém acrescentar, que muitas vezes, a falta de passadeiras em determinados pontos essenciais das vias da cidade, também contribui para possíveis aumentos do número de atropelamentos que se tem verificado, apesar de ter-se assinalado uma pequena baixa em 2014.

O ano de 2007 (*vide* Gráfico 4) considera-se, em termos de causas de acidentes rodoviários, como um bom ano. Assim sendo, este foi o ano, em que os peões menos se distraíram, com um registo muito reduzido de 16 casos de distração de peão. Para o ano de 2012, a falta de precaução por parte dos condutores foi mencionado por 375 vezes tendo sido este o maior responsável para a ocorrência dos acidentes rodoviários nesse período.

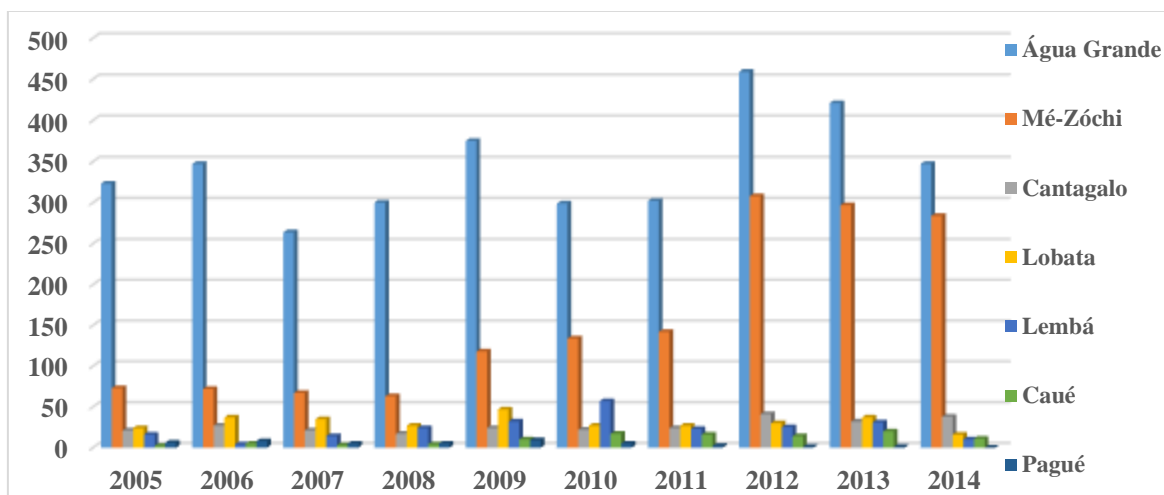
Gráfico 4 - Causas dos Acidentes Rodoviário nos últimos 10 anos



Fonte: UET (2015)

Relativamente aos dados por Distritos mais afetados pelos acidentes de viação, apurou-se que no distrito mais populoso, Água Grande, apresenta o registo mais elevado em relação aos de mais distritos obtendo um total de 3.437 casos de acidentes nos últimos 10 anos como podemos verificar no Gráfico 5.

Gráfico 5 - Acidentes Rodoviário por Distrito nos últimos 10 anos



Fonte: UET (2015)

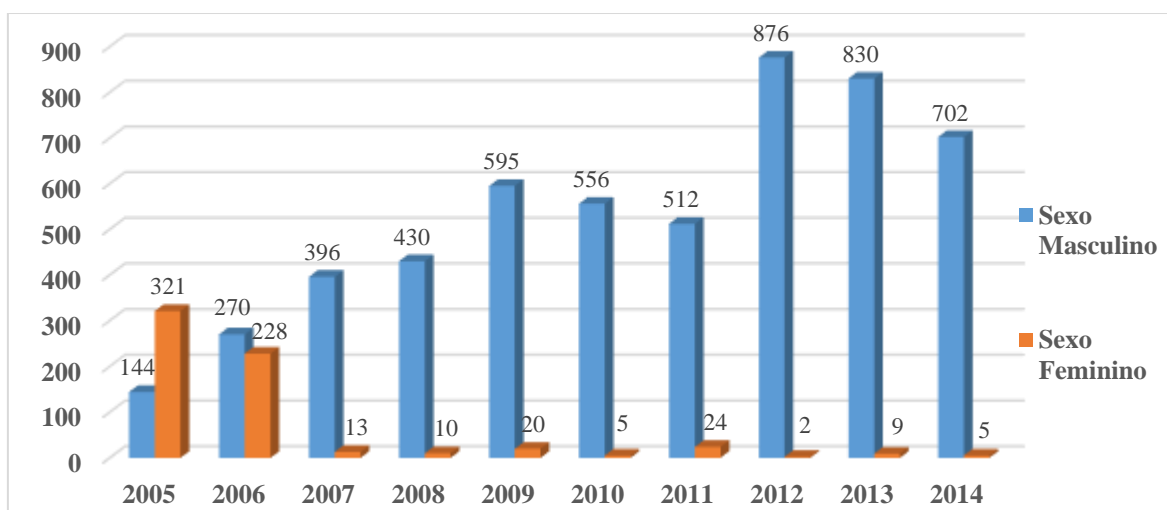
Segundo Pinto (2006) a variável clássica do sexo dos condutores tem sido, dos aspetos mais analisados no fator humano em meio rodoviário. De acordo com o estudo sobre descrição ao risco dos condutores de veículos ligeiros, desenvolvido a partir de um inquérito nacional em França levado a cabo em 1981-82 (Fontaine & Saint-Saens, 1988), concluiu-se que os homens se deslocam mais por razões de trabalho e lazer, enquanto as mulheres fazem mais trajetos para acompanhar alguém (ir buscar e/ou trazer), ou para compra.

O referido estudo de Fontaine e Saint-Saens (1988), também realça que os indivíduos ativos são aqueles que conduzem com maior frequência, e os indivíduos com maior rendimento na condução fazem percurso mais longos do que os indivíduos de baixos rendimentos. A circulação feita pelas mulheres é particularmente mais curta do que os dos homens. Essencialmente as mulheres ainda dirigem a velocidade média mais baixas do que os homens, o que está relacionado diretamente com o modelo de condução: a velocidade de homens e mulheres é idêntico desde que se leve em conta o tipo de itinerário. Seguindo em concordância, Pinto (2006, p. 125), mostra que “as diferenças entre os sexos devem ser antes analisadas no contexto etário dos indivíduos, pois as diferenças de envolvimento em acidentes de homens e mulheres parecem espelhar sobretudo as diferenças etárias”.

É importante salientar que as mulheres cada vez mais têm um papel ativo no contexto rodoviário, paralelamente a par com uma série de outras mudanças. Essas mudanças devem ser apreciadas em devida conta ao estudarmos os utentes rodoviários, segundo a variável sexo nos indicadores da sinistralidade. Com isso, seguindo o Gráfico 6 em baixo indicado percebe-se que a maioria dos acidentes de viação é provocada por elementos do sexo masculino.

Observando o Gráfico 6, é visível que no ano de 2005 os acidentes rodoviários foram causados na sua maioria por elementos do sexo feminino e em 2012 foram os intervenientes do sexo masculino que registaram mais casos, num total de 876 casos.

Gráfico 6 - Sexos Intervenientes na Sinistralidade Rodoviária nos últimos 10 anos



Fonte: UET (2015)

Uma outra situação que também importa destacar, é a questão de que não se consegue apurar as situações em que os feridos graves dos acidentes de viação, acabam por falecer nos hospitais, facto este, que segundo o Comandante da UET, não entra nas estatísticas dos números de vítimas mortais em acidentes de viação registados.

Ainda assim, também não foi possível apurar, mas, que de certa forma poderá estar ligado ao número de mortes em consequência de acidente de viação, é claramente a falta de assistência médica urgente que deve ser verificada logo após a ocorrência do acidente, uma vez que nas cidades do país (STP) não dispõem dos serviços de emergência médica eficaz, capaz de socorrer com urgência os feridos graves em consequências dos acidentes rodoviários registados na capital.

CAPÍTULO 4 – METODOLOGIA

4.1 Introdução

Após o desenvolvimento dos últimos três capítulos materializado neste trabalho de investigação, que visa fornecer conhecimentos alusivo à sinistralidade rodoviária e a sua evolução, segue-se assim, a parte referente aos métodos abordados para a recolha de dados obtidos das entrevistas feitas aos elementos policiais com um relacionamento primordial a esta problemática da sinistralidade rodoviária.

4.2 Objetivos e Hipóteses do Estudo

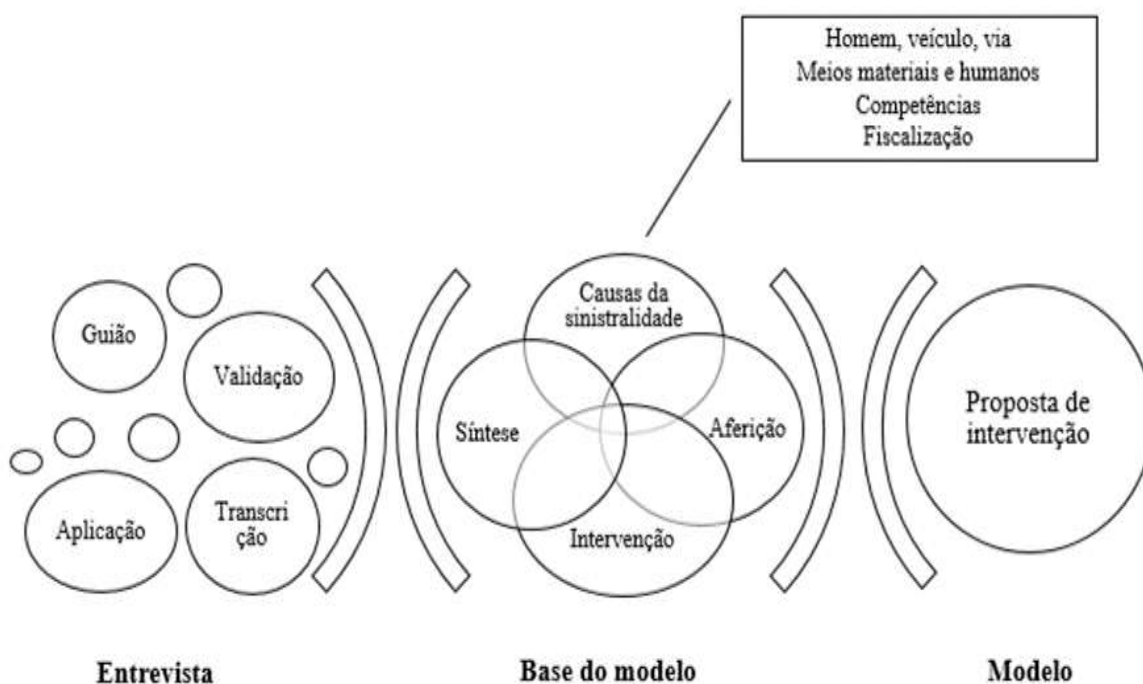
Como já havia referenciado acima na introdução, o objetivo do trabalho centra-se em torno da PNSTP, no que concerne a sinistralidade rodoviária. Portanto, o objetivo deste trabalho prende-se com averiguação do papel executado pela PN no desenvolvimento da sua atividade operacional para a prevenção e combate da sinistralidade rodoviária.

Com o presente estudo tencionamos identificar através das opiniões dos elementos policiais entrevistados, sobretudo, os Oficiais Comandantes dos Comandos Distritais, os que têm cargo de Comando e Direção, juntamente com o Comandante da Unidade Especial de Trânsito (UET), bem como os Subchefes e os Agentes da referida UET que estão ligados a essa área/matéria para junto deles podermos ter as informações e bagagens suficientes para fundamentarmos o nosso trabalho de investigação, assim como compreendermos da melhor maneira os contornos deste flagelo que abala não só STP, como também o mundo em geral.

As hipóteses, tal como as questões de investigação, incluem a escolha das variáveis a estudar e a definição clara da população em estudo, estes aspetos ajudarão a definir o rumo que a investigação deverá seguir. Segundo Fortin (2009, p. 40), “as hipóteses são enunciados formais das relações presumidas entre duas ou mais variáveis, enunciados de predição dos efeitos esperados no estudo”. Já no seguimento a linha de pensamento de Sarmiento (2008, pp. 8-9) sugere que as hipóteses “são as proposições conjecturais que constituem respostas possíveis às questões de investigação”.

Considerando a questão de investigação exposta e após uma revisão da literatura, apontam-se as seguintes hipóteses que tentaremos provar que só é possível combater a sinistralidade rodoviária e elaborar modelos de prevenção, atuação e mitigação do fenómeno com um sistema de recolha de dados que clarifiquem as suas causas. É com base nestes pressupostos objetivados que se estabelece o seguinte modelo concetual (Figura 2) para a definição do modelo de intervenção a propor, bem como a verificação das hipóteses.

Figura 2 – Modelo concetual



Desta forma consideraram-se as seguintes hipóteses da investigação:

- H₁: O homem, o veículo, via e o meio ambiente constituem os elementos intervenientes na problemática da sinistralidade rodoviária.
- H₂: Os meios materiais e humanos na PN-UET são suficientes para prevenir a sinistralidade rodoviária.
- H₃: A eficácia do combate à sinistralidade rodoviária obedece à competência na gestão e domínio dos elementos que constituem o sistema rodoviário.
- H₄: Aumento das ações de fiscalização será um fator de redução do fenómeno da sinistralidade rodoviária.

As hipóteses apresentadas têm como pressuposto basilar o facto de olharmos o acidente de viação como um fenómeno que pode ser investigado, estudado, e como tal pode vir a ser melhorado/combatido.

4.3 Metodologia

A realização deste trabalho pressupõe, numa primeira fase, uma pesquisa bibliográfica com vista à revisão da literatura a fim de aferir as diferentes perspetivas dos principais conceitos abordados ao longo do trabalho. Numa segunda fase a recolha de informação, por intermédio de entrevistas, e consequente análise de conteúdo. Esta é a metodologia utilizada que “corresponde ao estudo sistemático dos métodos, concretizados em diferentes técnicas válidas e validadas permanentemente” (Santo, 2010, p. 11).

Seguindo esta linha de raciocínio, pretendemos produzir um estudo descritivo com abordagem qualitativa, sem a necessidade de recorrer a *software* estatístico. Segundo Sousa (2011), o método qualitativo permite uma maior qualidade na recolha de dados e permite que o investigador desenvolva os conceitos e chegue à compreensão dos fenómenos a partir dos padrões que resultam da recolha de dados.

O presente estudo é observacional, uma vez que o investigador busca conhecer e decifrar os factos sem intervir nos mesmos, visando a descrição do fenómeno em estudo e envolvendo o uso das técnicas de recolha dos dados (Reis, 2010). Com isso, preferimos um estudo descritivo, tendo-se realizado entrevistas semi-estruturadas, composta por um guião orientador de perguntas abertas aos elementos da Policia Nacional de São Tomé e Príncipe, o ex-Comandante Geral, o Comandante Distrital de Água Grande, o Comandante Distrital de Cantagalo, Comandante Distrital de Lobata, Comandante da Unidade Especial de Trânsito (UET), dois Subchefes da UET e dois Agentes da UET, que estão ligados diretamente a esta temática, sendo que o tratamento será feito através da análise de conteúdo, a análise de dados estatísticos da sinistralidade rodoviária em STP, para a realização deste trabalho.

Ketele (1999, cit. in Sousa & Baptista, 2011, p. 79) define a entrevista como “um método de recolha de informações que consiste em conversas orais, individuais ou de grupos, com várias pessoas cuidadosamente seleccionadas cujo grau de pertinência, validade e fiabilidade é analisado na perspectiva dos objectivos da recolha de informações”.

Deste modo, “os métodos qualitativos são intensivos e baseiam-se na presença ou ausência de uma característica ou modo segundo o qual os elementos do discurso estão articulados” (Sarmiento, 2013, p. 13). Isto leva-nos a fundamentar a nossa escolha com vista a aferir as conclusões e dar resposta à pergunta de partida do presente trabalho. Sousa e Baptista (2011) entendem que o método qualitativo permite uma maior qualidade na recolha dos dados, e permite que o investigador desenvolva os conceitos e chegue à assimilação dos fenómenos a partir dos padrões de tratamento da investigação através da análise de conteúdo.

4.3.1 Entrevista e Análise de Conteúdo

O inquérito por entrevista é, segundo Reis (2010), a obtenção de informações relativas à questão de investigação de um participante. Na conceção de Sarmiento (2013), a entrevista é entendida na forma como possibilita analisar um domínio e aprofundar o seu conhecimento através da inquirição presencial de um ou mais indivíduos. Os conteúdos são mais ricos em informação. Assim, permite obter um conjunto de informações através dos discursos individuais ou de grupo. Neste âmbito, o presente estudo corresponde a uma recolha dos dados e consequente análise de conteúdo para que se possa ter resultados fidedignos e consistentes.

Foi nosso intento não haver uma discrepância entre os mesmos, pelo que se colocaram 12 (doze) questões transversais a todos os pontos que considerámos serem pertinentes para o estudo, com a intenção de recolher diversas ideias e informações por parte dos entrevistados acerca da sinistralidade rodoviária. A base do guião contém doze questões (*vide* Apêndice D), que versam sobre a problemática da sinistralidade rodoviária.

As entrevistas foram antecedidas por contatos formais prévios, e as mesmas foram realizadas entre os meses de dezembro de 2015 a fevereiro de 2016. Para assegurar a favorabilidade e a participação dos elementos em causa, foi garantida aos interessados e/ou intervenientes no processo a transmissão dos resultados finais. O Guião da entrevista foi formalmente validado quanto a conteúdo, forma e escrita, por elementos a saber: a Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado (Orientadora deste trabalho de Investigação); o Professor Doutor Miguel José Sardia Garcia Castro; o Sr. Superintendente Samuel António (Comandante Geral da PNSTP) e o Sr. Comissário Pedro Miguel da Silva

Pereira (Comandante Adjunto da Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano de Lisboa).

As entrevistas realizadas são semi-estruturadas, visto que estas pressupõem que o entrevistador siga um conjunto de questões provenientes de um quadro teórico, utilizando perguntas abertas ou fechadas. (Reis, 2010). Conforme Sarmento (2013), na entrevista semi-estruturada o entrevistado responde às perguntas do guião pela ordem que entender e permite que este exprima mais facilmente as suas opiniões. Deste modo, a entrevista seguiu a um guião previamente elaborado, na qual os entrevistados responderam livremente às questões formuladas, com a finalidade última de dar resposta aos objetivos confinados no presente trabalho.

Para analisar os dados obtidos através das entrevistas realizadas, e assegurar o tratamento da informação, através de síntese do seu conteúdo em conjuntos mais pequenos, recorreremos à análise de conteúdo. Para Sarmento (2013, p.48) a análise de conteúdo é compreendida “como sendo uma metodologia utilizada nos estudos de conteúdo da comunicação, que analisa numericamente a frequência da ocorrência de determinados termos, conceitos ou palavras, agregando-as em categorias.” Conforme Bardin (2009), a análise de conteúdo corresponde ao tratamento dos resultados e sua interpretação. Desta feita, é nesta fase que se processa uma análise crítica de toda a informação recolhida.

Nesta senda, segundo Quivy e Campenhoudt (2008), o método das entrevistas está sempre associado a um método de análise de conteúdo. As entrevistas devem fornecer o máximo de elementos de informação e de reflexão, que servirão de materiais para uma análise sistemática de conteúdo que corresponda às exigências da explicitação e intersubjetividade dos processos.

Em suma, a expressão livre às questões formuladas, foi devidamente registada, transcrita (este processo é menos moroso do que o habitual, na medida em que, os entrevistados responderam de forma escrita, por manifesta impossibilidade de ser efetuada em termos pessoais) e objeto de análise de acordo com os preceitos da análise de conteúdo, passando pela análise comparativa de conteúdos, categorização (corresponde à recolha de informação dos dados em bruto e respetiva representação do seu conteúdo) e abordagem frequencista, para responder às questões porquê e como, inerentes à pergunta de partida.

4.4 Síntese

No próximo Capítulo proceder-se-á à análise dos resultados do presente, destinado a concretizar os objetivos anteriormente definidos. Lakatos e Marconi (2010) são da opinião que a análise de resultados permite ordenar os dados alcançados de modo a que estes permitam responder aos problemas propostos pela investigação.

É nossa intenção apresentar no próximo capítulo uma estratégia de atuação e de intervenção para futuras investigações, na medida em que consideramos serem temas importantes para que se consiga ter sucesso e se promova o desenvolvimento do sistema rodoviário de forma positiva para a população são-tomense.

Atendendo aos diversos fatores que influenciam a ocorrência dos acidentes rodoviários, a metodologia que possibilitará assinalar, descrever e representar os locais com maior suscetibilidade da ocorrência dos acidentes, bem como identificar pontos negros que apresentem probabilidades das possíveis circunstâncias da sinistralidade rodoviária.

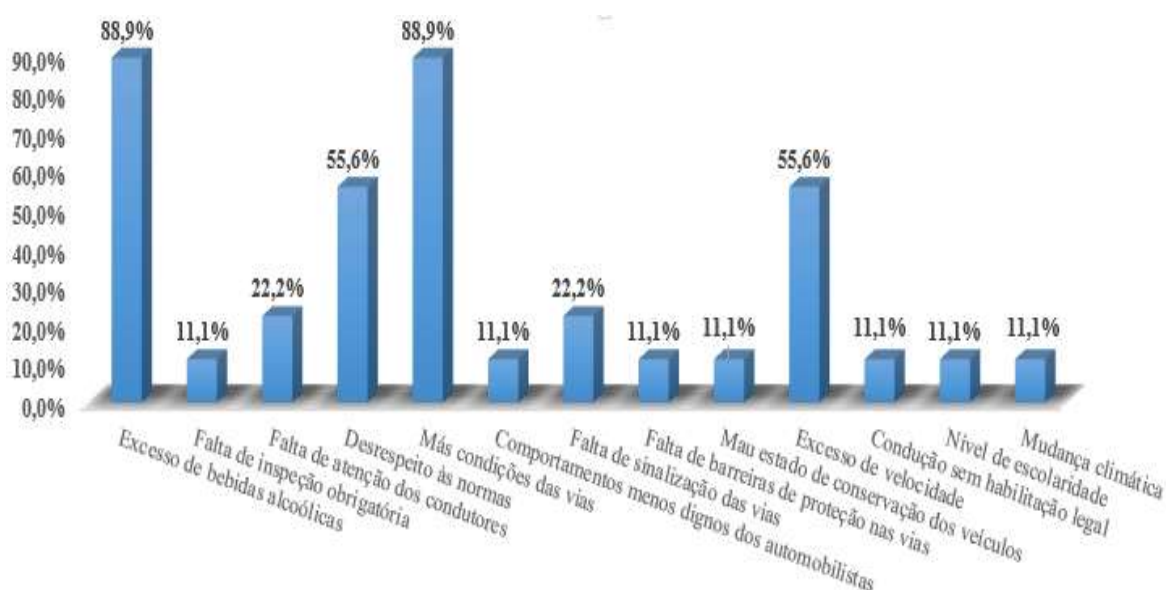
CAPÍTULO 5 – TRABALHO DE CAMPO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

5.1 Apresentação de resultados

Analizadas as respostas das entrevistas feitas aos elementos policiais, importa frisar que estas respostas constam nos apêndices E, F, G, H, I, J, K, L e M. Depois da observação feita às respostas das entrevistas, tendo por base as matrizes cromáticas e as análises de conteúdos das questões elaboradas, conforme os Quadros 1 a 12 (*vide* Apêndice N) e as Tabelas 1 a 12 (*vide* Apêndice O), verifica-se uma certa ligação entre as mesmas.

Relativamente à primeira questão, quando questionados sobre, **quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe**, a maior parte das respostas dos entrevistados, o correspondente a 88,9%, considera que os acidentes rodoviário resultam do consumo em excesso de bebidas alcoólicas e das más condições das vias. Entretanto, 55,6% das respostas dos entrevistados apontam o desrespeito pelas normas e o excesso de velocidade é, como causa do elevado índice de acidentes de viação, por enquanto, 22,2% dos entrevistados julgam ser falta de atenção dos condutores e falta e/ou a deficiente sinalização das vias (Gráfico 7).

Gráfico 7 - Causas da sinistralidade rodoviária



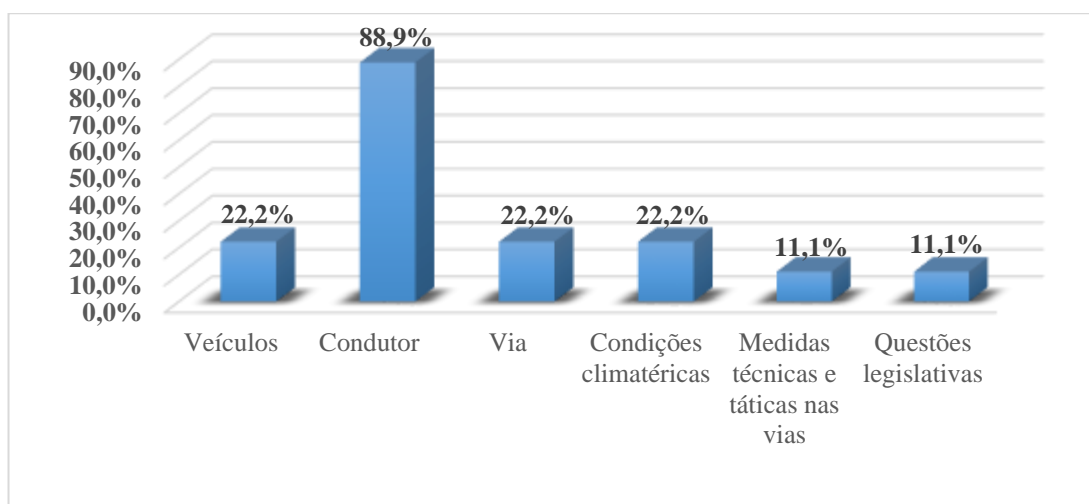
No que concerne à segunda questão, sobre **como a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP**, 44,4% das respostas dos entrevistados afirmam que o aumento da fiscalização por parte da PN seria uma das formas para lidar com a questão de segurança rodoviária, 33,3% acreditam no programa de sensibilização e 22,2% consideram que fazer os condutores cumprirem mais as normas e utilizar meios modernos contribuiria positivamente para melhorar a segurança rodoviária no país (Tabela 4).

Tabela 3 - Questão de segurança rodoviária

	Lidar com a questão de segurança rodoviária	
	N	%
Fazer os condutores cumprir mais as normas	2	22,2
Utilização de meios modernos	2	22,2
Formação dos Agentes	1	11,1
Programa de sensibilização	3	33,3
Aumentar a fiscalização	4	44,4

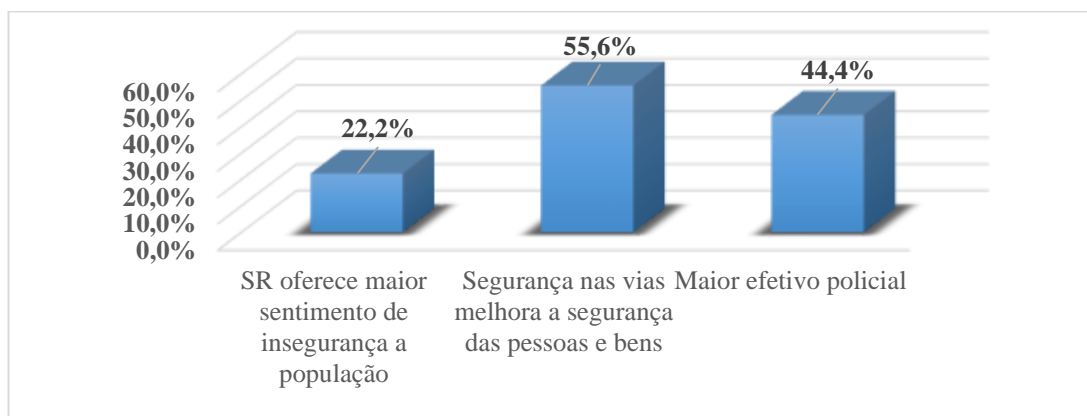
Quanto à terceira questão, sobre **os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária**, conforme as respostas obtidas dos entrevistados, 88,9% consideram o condutor como elemento fundamental, sendo que veículo e via com 22,2% também constituem o conjunto dos elementos cruciais da problemática da sinistralidade rodoviária (Gráfico 8).

Gráfico 8 - Elementos potenciadores da SR



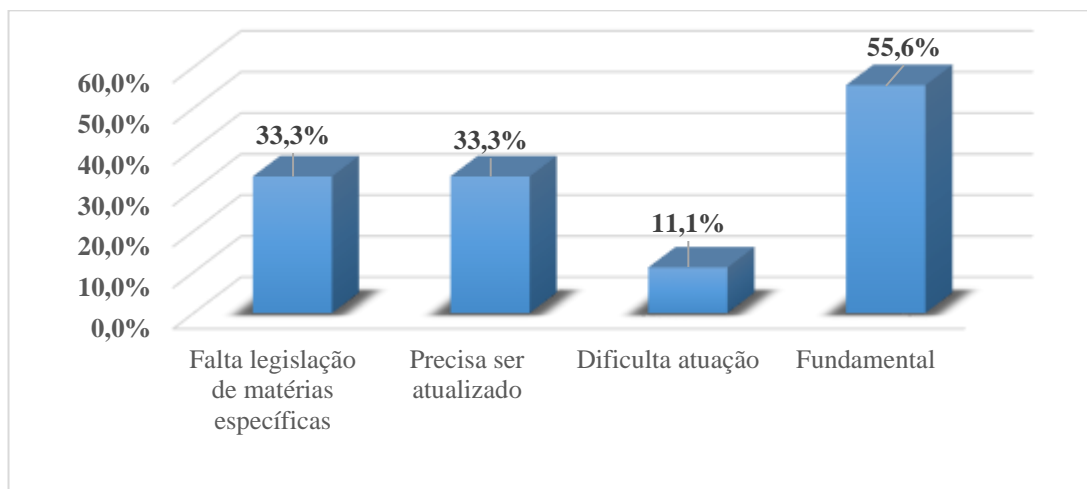
Na quarta questão, quando perguntados sobre **em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos**, 55,6% das respostas dos elementos entrevistados realçam que o aumento de segurança nas estradas melhora claramente a segurança das pessoas e bens, sendo que 44,4% mencionam que maior efetivo policial nas vias melhora a segurança dos próprios cidadãos, conforme consta no Gráfico 9.

Gráfico 9 - Segurança na via oferece maior segurança aos cidadãos



No que respeita à quinta questão, sobre **o que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes da via pública**, 55,6% das respostas dos entrevistados defendem que a legislação é fundamental para os utentes das vias, uma vez que permite organizar melhor o setor rodoviário, mas, 33,3% assinalam que a legislação falta regulamentação sobre matérias específicas e que a mesma precisa ser atualizada (conforme o Gráfico 10).

Gráfico 10 - Legislação de trânsito



Procurou-se saber na sexta questão, se **as competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária**, 88,9% das respostas dos entrevistados afirmam que as competências da UET são as indicadas, de acordo com a Tabela 5.

Tabela 4 - Competências da Unidade Especial de Trânsito

Adequação das competências aos problemas		
	N	%
Afirmativo	8	88,9
Negativo	1	11,1

Sobre à sétima questão, onde se pretendia aferir **o que a PNSTP realizou a nível operacional, no combate à sinistralidade rodoviária**, em detrimento das respostas dos entrevistados, 77,8% mencionou a campanha de sensibilização e 55,6% designaram a operação de fiscalização, sendo estes dois fatores indicados como atividades realizadas pela PN no combate à sinistralidade rodoviária (*vide* Tabela 6).

Tabela 5 - Combate à sinistralidade rodoviária

PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária		
	N	%
Campanha de sensibilização	5	55,6
Operação de fiscalização	7	77,8
Formação	2	22,2

Relativamente à oitava questão, **os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária**, é possível constatar que, de acordo com as respostas dos entrevistados, 66,7% consideram que os meios materiais e humanos na PN-UET não são os adequados nem os suficientes para a prevenção da sinistralidade rodoviária, assim, a PN precisa seguir a evolução da sociedade, adotar medidas e métodos atualizados para aplicar na sua atividade operacional no combate da sinistralidade rodoviária, conforme se constata na Tabela 7.

Tabela 6 - Meios materiais e humanos

Meios materiais e humanos na PN		
	N	%
Não são adequados	6	66,7
Possui meios adequados	3	33,3

No que concerne à nona questão, em que se pergunta **o que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade**, 55,6% das respostas dos entrevistados acreditam que o programa de ação de sensibilização seria uma boa forma para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária, contudo, 33,3% das respostas das entrevistas realçam a importância do cumprimento de ação de fiscalização e aquisição de novos equipamentos para que a PN tenha uma atuação convincente (ver a Tabela 8).

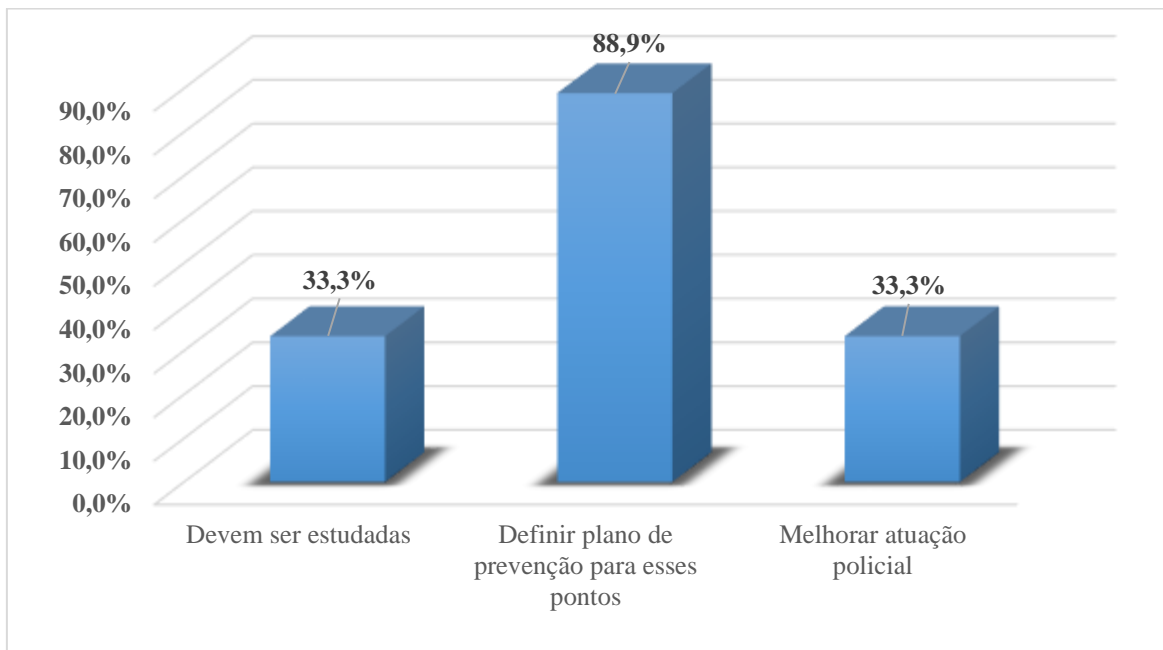
Tabela 7 – PNSTP e a prevenção rodoviária

PNSTP na melhoria da prevenção rodoviária		
	N	%
Ação de sensibilização	5	55,6
Ação de fiscalização	3	33,3
Aumentar a sua presença nas estradas	2	22,2
Ser firme na sua atuação	1	11,1
Aquisição de equipamentos	3	33,3
Formação de nível de controlo a segurança rodoviária	1	11,1

Quanto à décima questão, que se **refere às razões que justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (loais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação**, a maioria das respostas das entrevistas, 88,9% defendem notoriamente que a justificação da identificação dos pontos negros, apontando para a necessidade de definição do plano de prevenção para esses

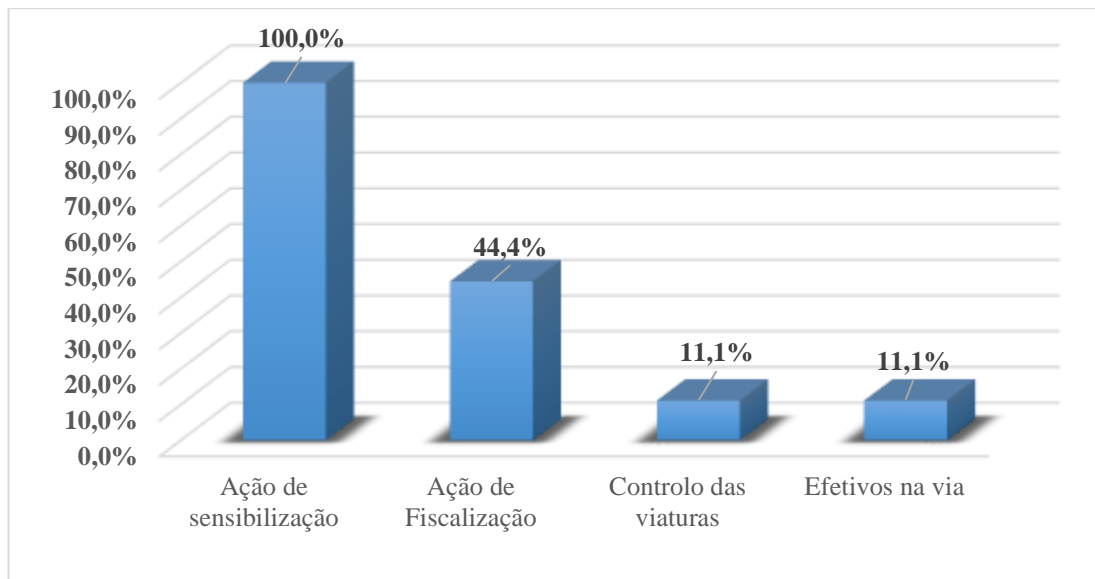
pontos, como uma das razões mais importantes. Este facto é facilmente constatado com a leitura do Gráfico 11.

Gráfico 11 - Razões que justificam a identificação dos Pontos Negros



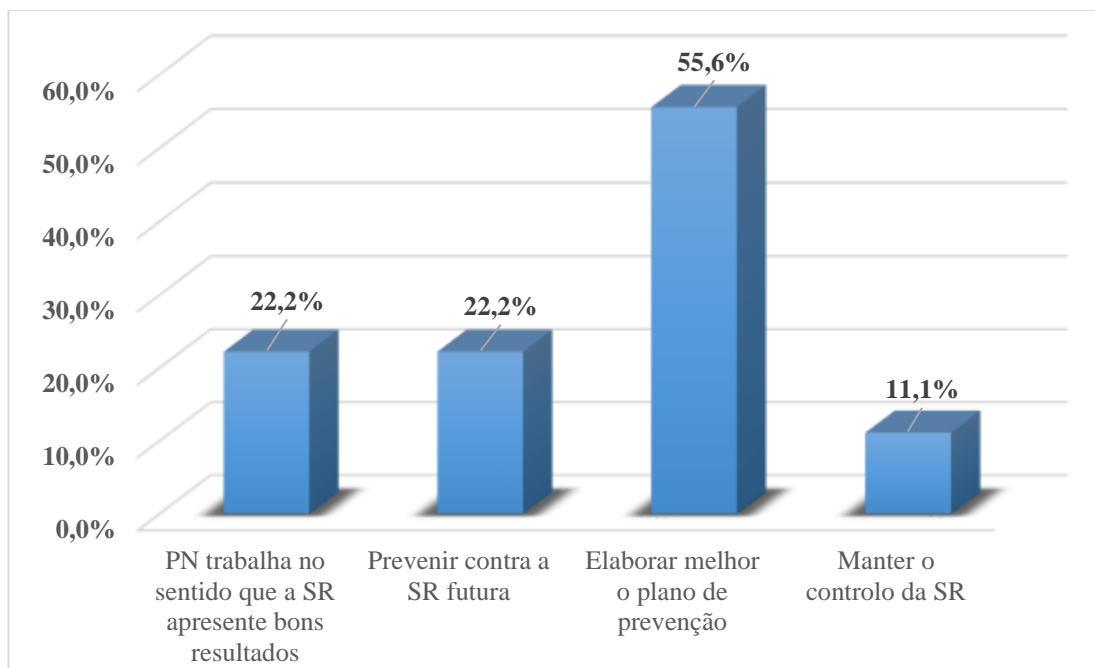
No que respeita à décima primeira questão, onde pergunta se **a PN-UET tem desenvolvida alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária**, observa-se nesta pergunta que a unanimidade dos entrevistados respondeu que a PN-UET tem desenvolvido várias ações que facilitam a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária, sendo as ações de sensibilização as que apresentam maior evidência, enquanto 44,4% das respostas dos entrevistados asseguraram a ação de fiscalização como outro ponto para a criação de políticas de prevenção rodoviária na Polícia Nacional (ver o Gráfico 12).

Gráfico 12 - PNSTP na ação que facilita criar políticas de prevenção rodoviária



Para terminar, a décima segunda questão, destinada a averiguar **a possibilidade de haver estudos no seio da PNSTP, que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade**, teve como resultado a necessidade de existência de estudos no seio da PN, Com isso, 55,6% das respostas dos entrevistados indicam facilitar a elaboração do plano de prevenção e combate a sinistralidade rodoviária (conforme consta do Gráfico 13).

Gráfico 13 - Estudo na PNSTP para melhorar os comportamentos e a sinistralidade



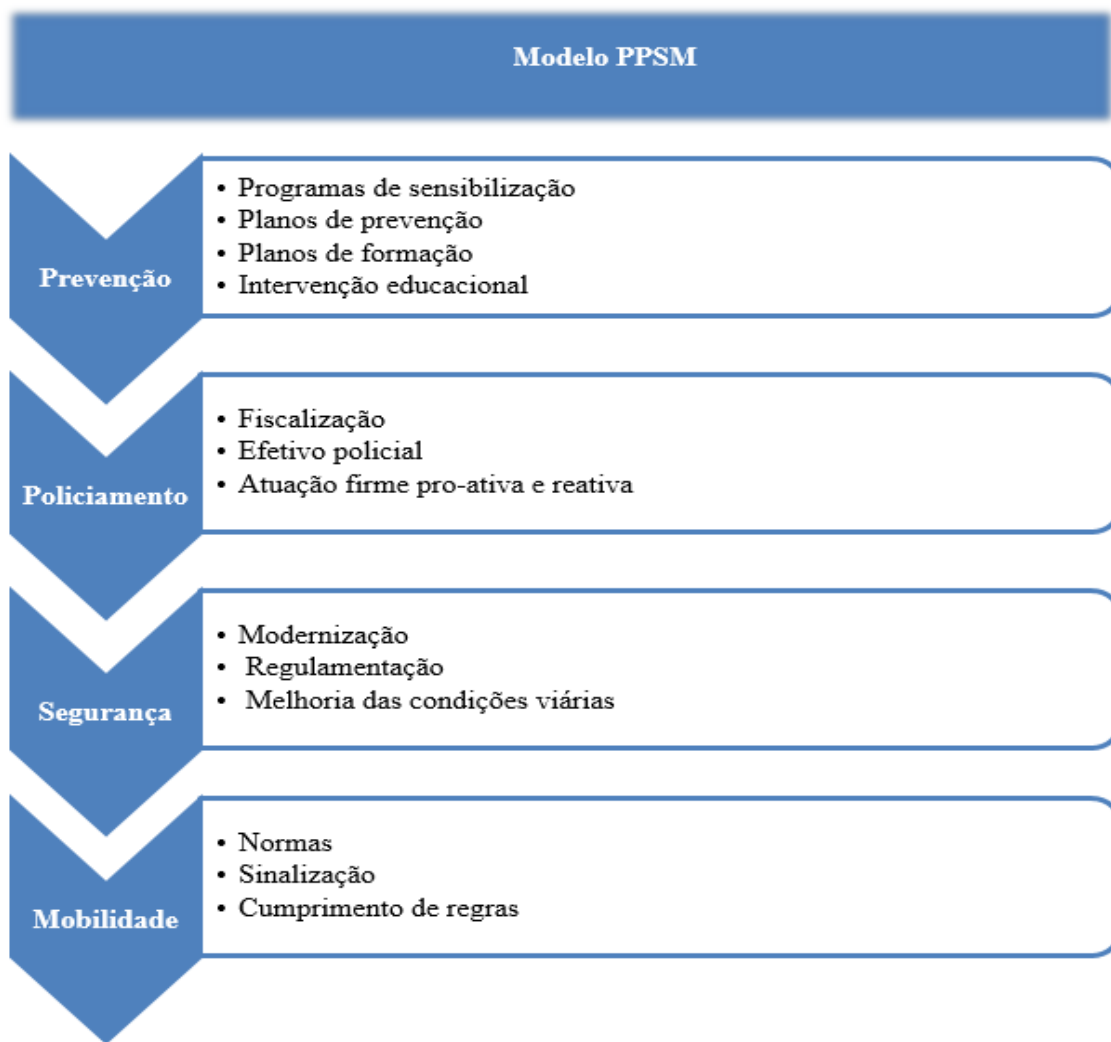
5.2 Discussão dos Resultados

Nos resultados do inquérito por entrevista semi-estruturada sobre a sinistralidade rodoviária em STP, detetámos que a segurança rodoviária é encarada por todos os entrevistados como um grave problema, ficando os mesmos cientes de que é de facto essencial tomar medidas para alterar o quadro atual.

Ao longo do estudo ficamos com a ideia de que alguns dos condutores não admitem a responsabilidade aquando de ocorrência de acidente como consequência das suas atitudes inadequadas. Assim, os mesmos assumem-se quase sempre como os bons condutores ou condutores razoáveis, colocando definitivamente, a culpa da insegurança nas estradas nos outros utilizadores da infraestrutura rodoviária. Após isso, podemos salientar de que a responsabilidade é de todos os utilizadores do meio ambiente rodoviário. É a partir de cada um dos condutores que devemos direcionar os programas e ações direcionadas para a prevenção e combate do fenómeno, só assim podemos conseguir melhorar a segurança rodoviária no país.

Com base nas respostas dos entrevistados criamos um modelo de intervenção que designamos de Prevenção Policiamento Segurança e Mobilidade (PPSM), conforme Figura 3, onde consta a consolidação dos aspetos essenciais e mais relevantes recolhidos da análise de conteúdo (*vide* Apêndice P) e que induzem à definição de uma potencial estratégia na PN.

Figura 3 – Modelo de Intervenção PPSM



É através deste modelo, numa primeira abordagem de intervenção que a PN poderá adquirir uma visão estrutural para a melhoria do nível da sinistralidade rodoviária no país, facilitadora na delineação dos pontos fundamentais das suas ações operacionais e estratégicas.

CAPÍTULO 6 – CONCLUSÃO

6.1 Confirmação dos objetivos e das hipóteses

Relativamente aos objetivos preconizados no início do trabalho, consideramos que todos foram cumpridos com sucesso. Através de uma revisão aprofundada da literatura foi possível cumprir com a descrição dos conceitos estipulados. A parte prática permitiu-nos aferir que é necessário fazer muito mais no âmbito da sinistralidade rodoviária.

Analizadas todas as informações recolhidas sobre este trabalho de investigação, é possível verificar a exequibilidade das hipóteses formuladas para o presente estudo. Em relação à primeira hipótese formulada: **“O homem, o veículo, via e o meio ambiente constituem os elementos intervenientes na problemática da sinistralidade rodoviária”**, esta ficou confirmada através das respostas das entrevistas. O grupo do sistema rodoviário é formado por esses fatores, como já havíamos compreendido na fase da revisão da literatura.

Relativamente à segunda hipótese: **“Os meios materiais e humanos na PN-UET são suficientes para prevenir a sinistralidade rodoviária”**, os resultados não se confirmaram. A PN-UET possui escassez de recursos materiais e humanos, o que condiciona a atividade operacional da polícia.

Em relação à terceira hipótese formulada: **“A eficácia do combate à sinistralidade rodoviária obedece simplesmente da competência na gestão e domínio dos elementos que constituem o sistema rodoviário”**, os diversos autores referidos no decorrer deste trabalho mencionaram que devemos começar o combate e a prevenção da problemática pelos elementos que compõem o sistema rodoviário (homem, veículo, via e o ambiente). Assim, esta hipótese foi totalmente confirmada, sendo o homem um elemento influente na prevenção e na diminuição da sinistralidade rodoviária. Desta feita, verifica-se que é essencial ter uma gestão sobre estes elementos, pois, é sobre estes que a PN poderá direcionar a sua atuação.

A quarta hipótese: **“Aumento das ações de fiscalização será um factor de redução do fenómeno da sinistralidade rodoviária”** também foi confirmada com

sucesso, segundo as respostas dos entrevistados as ações de fiscalização são determinantes para o combate e a redução dos acidentes de viação em São Tomé e Príncipe.

6.2 Resposta ao problema de investigação

Após uma reflexão sobre os objetivos delineados para o presente estudo e partindo da questão central, **“Como a PN observa a Sinistralidade Rodoviária em STP e que medidas de prevenção poderão ser adotadas por esta para reduzir o número de acidentes de viação no país?”**, pode-se afirmar que a PNSTP, especificamente a Unidade Especial de Trânsito possui um papel primordial na fiscalização e garantia do cumprimento das disposições legais em matérias de trânsito, do ordenamento e da disciplina rodoviária.

Apesar do nível da sinistralidade rodoviária registar uma ligeira diminuição, o seu elevado valor continua a ser preocupante, visto que o país possui uma reduzida extensão e ainda detém poucos meios materiais e humanos e, tomando em consideração que o grosso das vítimas encontram-se numa faixa etária produtiva, por causa o desenvolvimento socioeconómico quer das famílias dos vitimados em particular, assim como do Estado em geral. Este problema tem enorme relevo, pois, a PN tem estudado e desenvolvido seriamente vários programas de índole preventiva (ação de fiscalização e sensibilização) sobre este flagelo para alcançar a redução significativa do fenómeno no país. Compete à PN fazer cumprir as normas e regulamentos através da fiscalização do cumprimento destes, sancionando condutas desviantes, bem como desenvolver ações de prevenção e combate à sinistralidade rodoviária.

O acidente resulta fundamentalmente de comportamentos inadequados associados a falhas do sistema transporte rodoviário, sendo o homem mais influente a nível de atuação, já que, por ser racional, tem a responsabilidade de ajustar as condições de circulação do veículo à via. Dada a missão e forma como exerce as suas atribuições, a PN presta um contributo de excelência no combate à sinistralidade rodoviária. Contudo, não nos devemos esquecer nem descurar que a fiscalização, a sensibilização e o sancionamento também se afiguram como medidas de prevenção rodoviária.

O papel da PN tem elevada pertinência dado que a sua constante presença no espaço e no tempo restringe as ações dos condutores, dissuadindo a prática de condutas

inapropriadas e de riscos. Salienta-se que o papel da PN deve incidir prioritariamente em ações orientadas para matérias que constituem, direta ou indiretamente, as principais causas da sinistralidade rodoviária ou que de algum modo possam contribuir para o seu agravamento. São estes os dois grandes pilares da prevenção rodoviária. A garantia de cumprimento de todo o normativo legal, seja ele pela via da sensibilização ou fiscalização, contribuiria significativamente para uma redução do número de acidentes no país.

6.3 Conclusão Final

É extremamente importante a tomada de consciência de todos, principalmente do setor político, para fazer face à situação atual de sinistralidade rodoviária no país. Tal como a UE que, para diminuir a sinistralidade rodoviária, aprovou em 2003 o PNPR, para a redução em 50% do número de vítimas mortais e feridos graves, como prioridade. A PNSTP tem vindo a desenvolver vários programas de natureza preventiva, como é o caso de ações de sensibilização e fiscalização com intuito de ver reduzida a problemática no arquipélago.

Podemos verificar que em STP como no resto do mundo, a sinistralidade rodoviária é vista como um problema de saúde pública sendo que os esforços desenvolvidos no contexto internacional a França, Portugal e os países do Reino Unido, que encararam politicamente o problema de segurança rodoviária e as medidas implementadas que lhes permitiu alcançar resultados positivos servem de inspiração para São Tomé e Príncipe.

Os meios de transporte assumem um papel fundamental na sociedade moderna. Os benefícios que oferecem são indiscutíveis e a sua importância é tão ampla que é suscetível de influenciar a economia de um país. Conscientes destas condições, não podemos descuidar dos graves problemas¹⁰ que afetam o sistema de transporte rodoviário.

A sinistralidade rodoviária em STP preocupa tanto a polícia como a sociedade em geral. A condução do veículo envolve riscos de acidentes que não podem ser eliminados na totalidade, mas, sem dúvida, podem ser atenuados mediante a adoção de comportamentos que estão no domínio exclusivo dos condutores e demais utilizadores das vias. Para além do cumprimento das regras de ordem ética ou social que contribuem para a melhor fluência

¹⁰ Exemplo: Problemas ambientais, problemas de congestionamento, acidentes rodoviários.

do tráfego rodoviário e convivência social em espaços públicos, a redução do número de acidentes, em largas medidas, dependem do respeito espontâneo das regras que regulam a condução de veículos nas estradas.

Através da recolha dos dados constata-se que em STP, durante os últimos 10 anos, foi registado pela PN cerca de 5.948 acidentes de viação. Desse número resultaram 12.115 vítimas, e destas 268 são vítimas mortais, 1.808 são feridos graves e 3.372 são feridos ligeiros. Os dados em apreço refletem a gravidade da problemática em STP. Nesse sentido exige-se a intervenção da PN para fazer face a este problema.

Salienta-se que as causas mais frequentes dos acidentes rodoviários em STP, segundo os entrevistados, são o consumo em excesso de bebidas alcoólicas, as más condições das vias, os desrespeitos das normas, o excesso de velocidade. A má avaliação da sinistralidade rodoviária que está a ser feita conduz para que o esforço, planeamento, e gestão operacional dos escassos meios materiais e humanos na PN não sejam bem aproveitados para o combate e a redução do problema no país.

Em suma, importa referir que o estudo foi bastante produtivo tendo criado no autor, enorme motivação e gosto em aprofundar o tema no futuro. A sinistralidade rodoviária é um fenómeno relevante, pelo que é fundamental versar sobre diversos aspetos e matérias que se apresentam como primordiais na definição das causas dos acidentes de viação.

A PN, enquanto órgão regulador do tráfego rodoviário, possui poderes de fiscalização. A mesma tem a obrigação de seguir esta questão de forma contínua e próxima, assim como criar objetivos e medidas de intervenção, pelo que, o presente estudo fornece a base de trabalho para direccionar os próximos policiamentos a nível de tráfego rodoviário, apresentando o modelo PPSM (conforme Figura 3, p. 57).

6.4 Recomendações

Apesar dos bons resultados assinalados no país quanto à diminuição dos acidentes de viação, ainda existem muitas lacunas a serem colmatadas. Considerando a PN como uma das entidades que detém importantes responsabilidades de segurança e fiscalização

rodoviária, a mesma deve proceder à análise do seu trabalho e dos resultados que produz, propondo alterações para promover a eficácia do serviço.

Assim sendo, elencamos as seguintes recomendações:

- Reforçar o investimento na Unidade Especial de Transito, designadamente a nível de meios materiais e humanos, em termos de apetrechamento e capacitação constante dos agentes.
- Realização de programas de prevenção da sinistralidade rodoviária mais apelativos e baseados em exemplos reais.
- A criação de uma base de dados para a segurança rodoviária.

6.5 Limites da Investigação e Investigações futuras

Na realização deste trabalho de investigação, deparamo-nos com algumas limitações, nomeadamente a falta de conhecimentos técnicos relacionados com o trabalho.

Acresce que, devido à distância, as tarefas de recolha de dados e da realização de entrevistas em STP não puderam ser materializadas presencialmente, pelo que se afiguraram mais complexas.

Dado que este tema é bastante vasto, apesar da investigação efetuada, subsistem ainda muitas áreas que podem ser aprofundadas numa futura investigação. Assim, e tendo presente as lacunas que existem ao nível da sinistralidade rodoviária, como proposta da futura investigação nesta área destacam-se:

- Maior presença da polícia nas vias como meio dissuasor das infrações.
- Elaboração de estudos com vítimas de acidentes de viação.

BIBLIOGRAFIA

- AAVV, (2000). *Accidentes de tráfico*, Madrid: Seguros Génesis, Santillana Professional.
- AAVV, (1991). *Investigacion de accidentes de tráfico*, Madrid: DGT.
- Amaral, D. F. (1994). *Curso de Direito Administrativo – Volume I* (2ª ed.). Coimbra: Almedina.
- António, S. C. (2006). *Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe: Contributo para o melhoramento da eficácia policial*. (Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais). Lisboa: ISCPSI.
- Aragão, R. F. (2011). *Acidentes de Transito: Análise da Prova Pericial*. (5ª ed.). Campina, SP: Millennium Editora.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR] (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Retirado de <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=67&language=pt-PT>
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2012). *Observatório Nacional de Segurança Rodoviária*. Retirado de <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=vvB8NPsUJ%2fw%3d&tabid=344&mid=1114&language=pt-PT>
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2015). *Observatório de Segurança Rodoviária (OSR). Estatística Relatório da Sinistralidade*. Retirado de <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx>
- Bardin, L. (2009). *Análise de Conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Caetano, M. (1990). *Manual de Direito Administrativo* (10.ª ed. - 3.ª reimpressão, revista e atualizada). Vol. II. Coimbra: Almedina.
- Caixa Geral de Depósitos (2014). *Relatório da Caixa Geral de Depósitos - São Tomé e Príncipe: Oportunidades e potencial de desenvolvimento*. Retirado de <https://www.cgd.pt/Empresas/Negocio-Internacional/Apoios-Caixa-Empresas-no-Mundo/Sao-Tome-Principe/Documents/Estudo-CGD.PDF>

- Cardoso, J., & Castilho, A. (1990). *Investigação em Segurança Rodoviária – A Experiência do LNEC no Domínio*. Lisboa: LNEC.
- Cardoso, J. L., & Vale, J. C. (1993, Novembro). *Simulação e reconstituição de sinistros. Ferramentas para a racionalização da repartição de responsabilidades. Comunicação apresentada, 1.º Congresso Rodoviário Português – a qualidade rodoviária na viragem do século*, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa, Escher.
- Chaves, I. T. F. (2002). *Investigação Policial da Sinistralidade Rodoviária: A Recolha de Vestígios na Cena do Acidente*. (Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais). Lisboa: ISCPSI.
- Coutinho, C. (2011). *Metodologia de Investigação em Ciências Sociais e Humanas: teoria e prática*. Lisboa: Gradiva.
- Correia, J. P. (2008). *A Atitude e a Motivação do bem Conduzir*. Oliveira de Azeméis: Edição Livpsic.
- Costa, D., & Farinha, L. (2010). *O Contributo do Comportamento para a Segurança Rodoviária*. Retirado de <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/ArtigosTecnicos/Documents/O%20contributo%20do%20comportamento%20para%20a%20seguran%C3%A7a%20rodovi%C3%A7a>
- Dias, H. V. (2012). *Metamorfoses da Polícia: Novos Paradigmas de Segurança e Liberdade*, Almedina: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Direção Geral de Turismo de São Tomé e Príncipe. Descoberta de São Tomé e Príncipe. Retirado de http://www.stptourism.st/sobre_stp/historia/osprimordios.htm
- Decreto-Lei n.º 10/75, de 27 de agosto. Diário da República, I Série, n.º 14. *Criou a Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe*. Ministério da Administração de São Tomé e Príncipe.
- Decreto-Lei n.º 20/91, de 23 de abril. Diário da República, I Série, n.º 16. *Regime Jurídico que extinguiu o Departamento da Polícia Nacional e criou o Comando Geral da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe*. Ministério da Administração de São Tomé e Príncipe.

- Decreto-Lei n.º 28/2009, de 26 de agosto. Diário da República, I Série, n.º 53. *Estatuto do Pessoal das Forças e Serviços de Segurança de São Tomé e Príncipe* Ministério da Administração de São Tomé e Príncipe.
- Decreto-Lei n.º 6/2014, de 23 de abril. *Que aprova a Lei Orgânica da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe*. Ministério da Administração de São Tomé e Príncipe.
- Donário, A. A., & Santos, R. B. (2012). *Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal*. Lisboa: Editora Edual.
- Einstein, A. (s.d). *Citador*. Retirado de: <http://www.citador.pt/frases/a-mente-que-se-abre-a-uma-nova-ideia-jamais-volta-albert-einstein-14267>.
- ENSR, (2009). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*. Retirado de <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Estrat%C3%A9gia%20Nacional%20de%20Seguran%C3%A7a%20Rodovi%C3%A1ria>.
- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (2015). *O Utente*. Retirado de http://www.exercito.pt/sites/EPS/publicacoes/Documents/boletim01/pdf/Seg_rodoviaria
- Fão, J. (2008). *A Segurança Rodoviária na Europa - Harmonizar Conceitos, Princípios e Estratégias*. Retirado de http://www.jorgefao.com.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=54:a-seguranca-rodoviaria-na-europa&catid=36:artigos&Itemid=55
- Fontaine, H. & Saint-Saens, I. (1988), *L' exposition au risque des conducteurs de vehicules legers*: Arcueil: INRETS.
- Fortin, M. F. (2009). *Fundamentos e etapas do processo de investigação*. Loures: Lusodidacta.
- Fundo Monetário Internacional. (2012). *Relatório do Fundo Monetário Internacional. República Democrática de São Tomé e Príncipe: Solicitação de acordo trienal ao abrigo da facilidade de crédito alargado*. Retirado de <http://www.imf.org/external/lang/Portuguese/pubs/ft/scr/2012/cr12216p.pdf>.
- Geraldes, A. S. A. (2009). *Acidentes de Viação*. Coimbra: Edições Almedina, SA.

- Gouveia, P. M. N. (2009). O Exercício de Liderança na Polícia de Segurança Pública. In M. G. Valente & G. M. da Silva (pp. 871-930). *Estudos Comemorativos dos 25 anos do ISCPSI em Homenagem ao Superintendente-Chefe Afonso de Almeida*. Coimbra: Almedina.
- Gomes, D. (1993). O tráfego como sistema e cultura. In *Actas do Seminário Internacional: Factores Humanos no Tráfego Rodoviário*. Minho: Ed. Braga-Universidade do Minho.
- Instituto Nacional de Estatística (INE). *IV Recenseamento Geral da População e da Habitação 2012*. Retirado de <http://www.ine.st/Documentacao/Recenseamentos/2012/DDENRAP/Resultados%20Nacionais%20do%20IV%20RGPH%202012%20novo.pdf>.
- Inversitas (2010). *Manual de Situações de Emergência e Primeiros Socorros (MSEPS) de Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.* Retirado de http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/Documents/Manualis%20Forma%C3%A7%C3%A3o%20Inicial%20Motoristas/Manual_Emergencia_Primeiros_Socorros_FIC.pdf
- Ketele, J., & Roegiers, X. (1999). *Metodologia da recolha de dados*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Lakatos, E. M., & Marconi, M. A. (2010). *Fundamentos de Metodologia Científica: Técnicas de pesquisa* (7ª ed.). São Paulo: Editora Atlas.
- Leal, A. (2008). *Modelação do Sistema Rodoviário: Na Perspetiva do Conflito Emergente*. Retirado de <http://docs.di.fc.ul.pt/jspui/bitstream/10455/3130/3/09-4.pdf>
- Leal, A. (2006). Estudo Estatístico sobre as Causas da Sinistralidade Rodoviária com Vítimas Mortais. *Revista da Guarda Nacional Republicana Pela Lei e Pela Grei*. 36 – 46.
- Leal, A. J. P. (2005). *Novas Metodologias de Investigação Criminal no Combate ao Fenómeno Sinistralidade Rodoviária*. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários.
- Lei n.º 4/2013, de 5 de junho - *Aprova o Novo Código de Estrada da República Democrática de São Tomé e Príncipe*. Assembleia da República.
- Lei Constitucional n.º 1/2005, de 12 de agosto. Diário da República, I Série - A, n.º 155. CRP - 7.ª Revisão Constitucional. Assembleia da República.

- Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto. Diário da República, I Série, n.º 167. *Lei de Segurança Interna*. Assembleia da República.
- Lopes, F. W. F. D. (2002). *A Guarda Nacional Republica no Combate à Sinistralidade Rodoviária, Educação ou Coação?* (Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada). Lisboa: Academia Militar.
- Montoro, L. (2008). *El factor humano está presente al menos en el 70 por ciento de los accidentes de tráfico. Primera conferencia del Ciclo de conferencias. Movilidad Responsable. Valores en movimiento*. Madrid. Retirado de http://www.abertis.com/dyndata/270508_ciclo_movilidad_factor_humano.pdf
- Nunes, P. (2007). *Gestão*. Retirado de: <http://knoow.net/cienceconempr/gestao/hierarquia/>
- Oliveira, P. (2007). *Os factores potenciadores da sinistralidade rodoviária – análise aos factores que estão na base da sinistralidade*. Retirado de http://www.aca.org/w/images/3/3d/Factores_potenciadores_sinistralidade_rodoviaria.pdf
- Organização Mundial de Saúde (2004). *A segurança rodoviária não é accidental*. Suíça: OMS.
- Organização Mundial de Saúde (2009). *A segurança rodoviária não é accidental*. Genebra: OMS
- Organização Mundial de Saúde (OMS, 2008). *Depression*. Retirado de http://www.who.int/mental_health/management/depression/definition/en/index.html
- PAESR (2003). *Programa de Ação Europeu, Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos*. Retirado de http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/9COPTCposRAR/SCSRposRAR/Documents/com2003_0311pt.pdf
- Peixoto, A. (2006). *Sinistralidade rodoviária: da evidência à realidade*. Ponta Delgada: Edições Macaronésia.
- Pinheiro, J. (2007). *Manual de Investigação de Acidentes*. Lisboa: Polícia de Segurança Pública - Divisão de Trânsito.

- Pinto, C. (2006). *Autorepresentação e heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros: contributo para a compreensão da guerra civil rodoviária em Portugal*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Pires, T., & Maia, Â. (2011). Perturbação de Stress Pós-Traumático em Vítimas de Acidentes Rodoviário. In M. J. Ramos (coord.), *Risco e Trauma Rodoviários em Portugal*. Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.
- PNUD (2015). *Relatório do Desenvolvimento Humano - Sustentar o Progresso Humano: Reduzir as vulnerabilidades e reforçar a resiliência*. Retirado de http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2014_pt_web.pdf.
- Queiró, L. (2008). *Uma Política Europeia para a Segurança Rodoviária – Harmonização de Conceitos e Princípios para a Segurança Rodoviária na Europa*. Retirado de http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/9COPTCposRAR/SCSRposRAR/Documents/Dep_PE_Luis_Queiro_PT.pdf
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (5.^a ed). Lisboa: Gradiva.
- RASI, (2014). *Relatório Anual de Segurança Interna. Gabinete Coordenador de Segurança*. Retirado de <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-administracao-interna/quero-saber-mais/sobre-o-ministerio/rasi.aspx>
- Reis, F. (2010). *Como elaborar uma Dissertação de Mestrado, Segundo Bolonha*. Lisboa: Pactor.
- Reto, L. & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na estrada...e como o evitar: um estudo sobre o comportamento dos condutores*. Lisboa: Editorial Notícias.
- Lisboa, B. C. (2016). *Salário mínimo em STP*. Retirado de <http://www.telanon.info/economia/2015/09/30/20197/sao-tome-e-principe-fixa-pela-primeira-vez-o-salario-minimo-nacional>.
- Santo, P. E. (2010). *Introdução à Metodologia das Ciências Sociais: Génese, Fundamento e Problemas*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Santos, J. A. (1995). Problemas fundamentais do Tráfego e dos Transportes em Portugal. Questões estratégicas. *Análise Psicológica*. 249 – 252.

- Santos, P. C. P. (2015). *Gestão de conflito organizacional: uma abordagem sobre a polícia nacional de são-tomé e príncipe*. (Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais). Lisboa: ISCPSI.
- Sarmento, C., & Castro (2003). *A questão das Polícias Municipais*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Sarmento, M. (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. (2.^a ed.). Lisboa: Universidade Lusíada Editora.
- Sarmento, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.
- Seibert, G. (2001). *Camaradas, Clientes e Compadres*. Lisboa: Veja Editora.
- Silva, G. M. (1996). *Crimes Rodoviários*. Lisboa: Universidade Católica Editora.
- Sousa, M. J., & Baptista, C. S. (2011). *Como fazer Investigação, Dissertações, Teses e Relatórios segundo Bolonha*. Lisboa: Editor Pactor.
- Supreme (2007). *Melhores Práticas de Segurança Rodoviária – Manual de Medidas Nacionais*. Retirado de http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_pt.pdf
- Valente, M. M. G. (2014). *Teoria Geral do Direito Policial* (4^a ed.). Coimbra: Almedina.

APÊNDICES

APÊNDICES

Apêndice A: Aprovação do Projeto da Dissertação

Apêndice B: Pedido de Colaboração em Trabalho de Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

Apêndice C: Pedido de autorização para a realização de entrevistas

Apêndice D: Guião de entrevista

Apêndice E: Entrevista ao Ex. Comandante Geral da PNSTP, Sr. Intendente Roldão Boa Morte, em 15 de janeiro de 2016

Apêndice F: Entrevista ao Comandante Distrital de Água Grande, Sr. Subintendente Domingos Nascimento Papa, em 27 de janeiro de 2016

Apêndice G: Entrevista ao Comandante Distrital de Lobata, Sr. Subcomissário Valdir Lisboa, em 11 de janeiro de 2016

Apêndice H: Entrevista ao Comandante Distrital de Cantagalo, Sr. Subcomissário Eridson Trindade, em 05 de fevereiro de 2016

Apêndice I: Entrevista ao Comandante da Unidade Especial de Trânsito, Sr. Subcomissário Miguel Barros, em 11 de fevereiro de 2016

Apêndice J: Entrevista ao Sr. Subchefe da Unidade Especial de Trânsito Francisco Duarte da Silva, em 15 de fevereiro de 2016

Apêndice K: Entrevista ao Sr. Subchefe da Unidade Especial de Trânsito Iastiman dos Santos, em 08 de fevereiro de 2016

Apêndice L: Entrevista a Sr^a. Agente da Primeira Classe da Unidade Especial de Trânsito Rosineyde da Silva, em 10 de fevereiro de 2016

Apêndice M: Entrevista ao Sr. Agente da Primeira Classe da Unidade Especial de Trânsito Arlindo Neto, em 20 de janeiro de 2016

Apêndice N: Quadros de 1 a 12 das matrizes das unidades de contexto e de registo das questões

Apêndice O: Tabelas de 1 a 12 das análises de conteúdo das questões

Apêndice P: Base do Modelo de Intervenção

Apêndice A

Aprovação do Projeto da Dissertação

POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA

DIREÇÃO DE ENSINO

SECRETARIA ESCOLAR

Informação/Proposta



Número: 431/SECDE/2015

Processo: 19/ST - 800011

Classificador: 080.10.02

Data: 2015-11-10

Parecer:

1. Ciente.
2. O proposto merece a nossa adesão.
3. Ao Diretor do ISCPSI para apreciação e decisão.

Lisboa e ISCPSI, 11 de novembro de 2015
O Diretor de Ensino

Sérgio Ricardo Costa Chagas Felgueiras
Intendente

Despacho:

1. Visto.
2. Concorde com o proposto.

Lisboa e ISCPSI, 11 de novembro de 2015
O Diretor

Pedro José Lopes Clemente
Superintendente-Chefe

Apêndice B

Pedido de Colaboração em Trabalho de Dissertação de Mestrado Integrado em
Ciências Policiais

POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA
INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA
DIRECÇÃO DE ENSINO
SECRETARIA ESCOLAR



Exmo. Senhor
Superintendente Samuel da Conceição António
Comandante-Geral da Polícia Nacional de São Tomé
e Príncipe
São Tomé e Príncipe

Sua Referência:

Sua Comunicação:

Nossa Referência: 461/SECDE/2015

Classificador: 080.10.02

Processo: 19/ST - 800011

Data: 2015-12-01

Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS

1. O Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais (CMICP), no 5.º ano - Estágio - compreende a elaboração de uma dissertação/trabalho de projeto que deverá, obrigatoriamente, incidir sobre um tema das áreas científicas de Ciências Policiais, Ciências Jurídicas, Ciências Sociais e Humanas e/ou Ciências de Desenvolvimento e Adaptação Motora.

2. Neste sentido, o Aspirante a Oficial de Polícia (AOP) Odair Carvalho dos Anjos irá realizar o seu estudo numa daquelas áreas científicas, subordinado ao tema "Sinistralidade rodoviária em São Tomé e Príncipe: A visão estrutural da PNSTP para a melhoria do nível de sinistralidade rodoviária", do qual é Orientadora a Prof.ª Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado.

3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª autorização para a concessão de entrevistas por parte de alguns Oficiais, Chefes e Agentes da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe.

4. A necessidade da aplicação das entrevistas, da qual se junta o guião, prende-se com o facto de vir a constituir um capítulo essencial à elaboração da dissertação, sustentando todo o trabalho de investigação realizado.

5. Mais se informa V.ª Ex.ª que o AOP Odair Anjos se compromete ao dever de confidencialidade e anonimato, relativamente aos dados recolhidos, fora do âmbito do seu trabalho académico.

Com os melhores cumprimentos,

permanente = anjo
O Diretor

Pedro José Lopes Clemente
Superintendente-Chefe



R. 1º de Maio, nº3 - 1349-040 Lisboa - Tel.: 213613500 - Fax: 213610535 - www.icnpi.pt |

icnpi@icnpi.pt

135073
Página 1/1

Apêndice C

Pedido de autorização para a realização de entrevistas

Exmo. Senhor Diretor de Estágio

Eu, **Odair Carvalho dos Anjos**, Aspirante a Oficial de Polícia n.º 19/ST/800011, a frequentar o 5.º Ano do 28.º Curso de Formação de Oficiais de Polícia, Mestrado Integrado em Ciências Policiais, no âmbito da realização da Dissertação de Mestrado, subordinada ao tema “Sinistralidade Rodoviária em São Tomé e Príncipe: A Visão Estrutural da PNSTP para a melhoria do Nível da Sinistralidade Rodoviária”, da qual é Orientadora a Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado, vem mui respeitosamente solicitar a V.ª Ex.ª se digne formalizar pedidos de autorização para a concessão de entrevistas para obtenção de dados relativos a Sinistralidade Rodoviária em São Tomé Príncipe a alguns Oficiais, Chefes e Agentes da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe.

Pelas dificuldades na obtenção dos dados, não é possível aferir, concretamente, quem serão os entrevistados. Assim, a aplicação das entrevistas tem por objetivo recolher informações junto aos entrevistados acerca da sinistralidade rodoviária, a ser desenvolvido pelo Aspirante Odair dos Anjos.

O Aspirante a Oficial de Polícia acima identificado compromete-se a manter a confidencialidade dos dados recolhidos, fora do âmbito da elaboração e discussão da dissertação, bem como a cumprir as demais regras éticas relativas à realização de investigação científica.

Pede deferimento

Lisboa e ISCPSI, novembro de 2015

Odair dos Anjos

AOP n.º 19/ST/800011

Apêndice D

Guião de entrevista

Guião:

A presente entrevista integra-se no desenvolvimento da Dissertação do Mestrado Integrado na especialidade de Ciências Policiais e Segurança Interna do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança interna (ISCPSI), orientado pela Professora Doutora Sónia Maria Aniceto Morgado. O objetivo desta dissertação está centrado na identificação dos problemas que a Polícia de São Tomé e Príncipe apresenta na identificação dos fatores que causam a sinistralidade no território. Para tal queremos contribuir para uma avaliação do problema, construindo um método de análise e apontar aspetos conducentes a uma melhoria nos processos de controlo do problema da sinistralidade rodoviária no arquipélago.

Neste sentido, solicita-se a sua colaboração na resposta às questões propostas, com caráter assertivo e operacional, que será rápido.

Todos os dados recolhidos serão apenas utilizados em estudos de âmbito académico.

Se tiver alguma dúvida sobre a resposta às questões, poderá contactar o autor através do seguinte correio eletrónico: ocanjos@psp.pt

Obrigado pela sua colaboração!

Aspirante a Oficial de Polícia: Odair dos Anjos

Nome do entrevistado: _____

Local: _____ Data ____/____/____ Hora do início: _____ Hora do fim: _____

Organização a que pertence: _____

Função: _____ Posto: _____

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?
2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?
3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?
4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?
6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?
7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?
8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?
9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?
10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?
11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?
12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?

Odair Carvalho dos Anjos
Aspirante a Oficial de Polícia

Apêndice E

Entrevista ao ex. Comandante Geral da PNSTP, Sr. Intendente Roldão Boa Morte,
em 15 de janeiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *Para mim as principais causas da sinistralidade rodoviária em STP são:*

- ✓ *Condições das vias, ou seja, as vias encontram-se esburacadas;*
- ✓ *Os comportamentos menos dignos dos peões, automobilistas;*
- ✓ *Falta de sinalização das vias;*
- ✓ *Falta de barreiras de proteção nas vias entre outras.*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *Do meu ponto de vista, a questão da segurança rodoviária deve ser encarada como uma preocupação, maior seriedade possível, uma vez que o que está em causa é a vida, a integridade física das pessoas e os seus bens e, é da responsabilidade e competência da Polícia Nacional em salvaguarda-los. Deveria investir mais na área de trânsito capacitando mais os seus agentes a nível de formação que tem a ver com segurança rodoviária.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *Penso que esses elementos acaba por ser muitos, mas os mais potenciadores no nosso país temos, o condutor.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *Quanto maior segurança nas estradas, melhor será segurança das pessoas e veículos que circulam e com isso faz-se ocorrer menor sinistralidade e menos percas de vidas humanas principalmente. Não há dúvidas, que em qualquer sociedade e nesta matéria de segurança rodoviária, maior segurança nas vias faz diminuir os acidentes.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *Realmente o país tem neste momento um Código da Estrada novo, mas, o que nos dificulta é o envolvimento de todas as entidades responsável da segurança rodoviária e a vontade política para a sua implementação em pleno.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *São.*

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *A PNSTP tem aumentado a sua ação de fiscalização principalmente nas horas de ponta e nos locais de maior movimentação bem como de maior ocorrência de acidentes, tem aumentado o seu controlo nos serviços de motoqueiros principalmente aqueles que efetuam este serviço sem habilitação legal. Tem intensificado a sua ação de fiscalização nas condições das viaturas de táxi, entre outros.*

8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?

R: *Não. Como é do conhecimento de todos somos um país com numerosas dificuldades financeiras e graças a cooperação com outros os países principalmente com Portugal tem ajudado em apetrechar este sector que muitas das vezes não é suficiente.*

9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?

R: *Continuar com a sua ação de fiscalização principalmente nas horas e locais de maior ocorrência de acidentes, aumentar a sua presença nas estradas, ser firme na sua atuação e não esquecendo da outra atividade importante que deve ter em conta que é a ação de sensibilização dos automobilistas e motoqueiros na mudança de comportamento na condução.*

10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?

R: *É claro que estas informações são importantes. Sem as quais não será possível fazermos o nosso planeamento operacional, de forma a direcionarmos a nossa ação nestes locais.*

11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita na implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?

R: *Tem sim. Entre elas, o controlo de todas as viaturas mal estacionadas na nossa urbe, a sensibilização dos automobilistas e motoqueiros na mudança de comportamentos durante a condução, realização de palestras nas escolas com as crianças, divulgação do novo código da estrada (através dos medias e nas artérias do país etc.)*

12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?

R: *Estes estudos são necessários para que a Polícia Nacional se programe e desenvolva a sua ação operativa nesta vertente bem como conhecer a evolução da situação rodoviária no País para se tomar as medidas necessárias.*

Apêndice F

Entrevista ao Comandante Distrital de Água Grande, Sr. Subintendente Domingos Nascimento Papa, em 27 de janeiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *As causas da sinistralidade são o consumo excessivo de álcool, o desrespeito pelas regras de trânsito, condução sem habilitação legal, excesso de velocidade, as más condições das nossas vias e a falta de sinalização.*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *Lidar de forma preocupante, tendo em conta que não observando as regras por parte dos condutores, o acidente de viação aumentará levando a perda de vidas.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *Não podemos indicar um elemento específico creio que o homem é o mais importante, uma vez que é ele o responsável na condução e um automóvel.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *A insegurança vivida nas vias de circulação rodoviária de PNSTP é também consubstanciada numa desordem no uso da via pública ao ponto de comprometer não só a segurança como também a sinistralidade rodoviária.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *É um instrumento que regula e facilita os Agentes fiscalizadores em exercer condignamente as suas missões.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *Não.*

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *Formação, sensibilização nas estradas, encontros diretos com os condutores, principalmente os taxistas e os motoqueiros.*

8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?

R: *Não.*

9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?

R: *Parceria com a Direcção de Transporte dos Transportes Terrestre e aumentar o número de fiscalização, criar brigadas móveis de fiscalização e outros.*

10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?

R: *A polícia deve estudar bem esses lugares de forma a extrair melhores informações sobre as ocorrências. Porque com essas informações se consegue construir planos de prevenção das causas.*

11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?

R: *Sim, a polícia tem feito muitas ações de fiscalização e sensibilização, porque é com base nesses programas que se conseguiu encontrar o caminho da prevenção rodoviária.*

12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?

R: *Porque o estudo irá permitir a Polícia Nacional orientar os seus serviços no combate à sinistralidade.*

Apêndice G

Entrevista ao Comandante Distrital de Lobata, Sr. Subcomissário Valdir Lisboa, em
11 de janeiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *A SR em STP tem muitas causas, mas idêntico aqui, as que considero principais: Alcoolismo; Falta de inspeção obrigatória; falta de atenção dos condutores; desrespeito às normas; más condições de estradas.*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *Sabemos que a questão de segurança rodoviária não é da competência exclusiva da PN, é da Direção de Transportes Terrestre (DTT) que tem mais competências neste campo, no entanto penso que a PN tem feito a sua parte muito bem. Falta fazer com que os condutores cumpram mais as normas e deve fazer uma pressão positiva junto aos governos no sentido de adquirir mais meios modernos e aparelhos para se implementar testes de alcoolemia no país.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *Sinceramente posso dizer que os veículos estando em mau estado de conservação prejudica qualquer ação por parte do condutor, o homem quando falha na sua condução, a estrada degradada também origina o acidente.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *Tudo que faz as pessoas sentirem-se seguras é melhor, se a nível da SR apresentar um bom nível, as pessoas sentirão mais seguras nas nossas estradas.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *Falta muita regulamentação de matérias específicas e o CE precisa ser revisto e atualizado.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim.*

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *Muitas operações rodoviárias a nível de sensibilização e a nível de fiscalização geral.*

8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?

R: Não.

- 9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?**

R: *Mais sensibilização.*

- 10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?**

R: *Esses locais de mais ocorrências devem ser estudadas para se perceber em concreto o que tem acontecido neles com mais informações. Porque até pode ser uma questão de estrada que tenha algum problema técnico.*

- 11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?**

R: *Sim, programas televisivos de ação de sensibilização sobre sinistralidade rodoviária, fiscalização; porque é visível a melhoria que se tem visto a nível da SR que se verifica uma baixa bastante considerável dos acidentes de viação.*

- 12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?**

R: *Porque também é competência da PN trabalhar no sentido que a SR apresente melhores resultados.*

Apêndice H

Entrevista ao Comandante Distrital de Cantagalo, Sr. Subcomissário Eridson
Trindade, em 05 de fevereiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *As causas são várias, as que penso ser mais frequente são o excesso de velocidade, condições das vias, ingestão de bebida alcoólica, falta de precaução e o desrespeito pelas regras de trânsito, sobre tudo a mentalidade dos condutores relativamente ao respeito pelas regras de segurança no ato da condução.*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *A PNSTP, no meu entender deve desenvolver mais campanhas de sensibilização, arranjar condições operacionais para efetivar de melhor forma a fiscalização rodoviária.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *Considera-se o condutor como o elemento principal, as vezes também condições climática.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *Sempre que acontecem acidentes, aumentam o sentimento de insegurança nas estradas e as causas dos acidentes têm influências negativas tanto nos próprios intervenientes, como nas suas famílias bem como na vida social e económica do país, sendo assim o melhor investimento nas estradas garante melhor condições de segurança e de vida para todos.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *Em termos legais penso que existe uma boa condição de segurança previstos nas leis de segurança rodoviária do nosso país, não obstante existir algumas lacunas regulamentares, para facilitar na prática e esclarecer ao mesmo tempo algumas medidas de segurança rodoviária que se pretende implementar.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim, embora as dificuldades dos meios a efetivar essas competências sejam escassas.*

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *Diversas operações STOP, e ações de sensibilização e palestras relativas a segurança rodoviária e ações de fiscalização normal.*

8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?

R: *A PN tem sim alguns meios para a prossecução das suas atividades relativas a fiscalização e prevenção da sinistralidade rodoviária, no entanto os meios que a PN dispões são poucos e muitas vezes arcaicos e inadequados.*

9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?

R: *Continuar com ações de sensibilização, intensificar as ações de fiscalização, investir na divulgação das legislações de segurança rodoviária, investir nos meios de tecnologia de informação e comunicação, para facilitar o ato de controlo e fiscalidade.*

10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?

R: *A identificação de pontos negros podem ser uteis para que se dirija as ações de prevenção, e até mesmo divulgar para que a pessoa possa ter maior precaução, podem ainda ser os locais identificados para se colocar sinais rodoviários.*

11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?

R: *Sim, ações de sensibilização intensificar as ações de fiscalização, entre outros.*

12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?

R: *Para que se possa tomar medidas concretas e adequadas a cada factor dos acidentes.*

Apêndice I

Entrevista ao Comandante da Unidade Especial de Trânsito, Sr. Subcomissário
Miguel Barros, em 11 de fevereiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *As principais causas de acidente de viação nas estradas de STP derivam do mau estado de conservação dos veículos, excesso de velocidade por parte de alguns utentes da via, mau estado de conservação da faixa de rodagem, consumo excessivo de álcool, etc...*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *A PN deveria na sua competência e atribuição, incrementar mais ação de sensibilização, efetuar patrulhas permanente nas estradas nacionais e secundárias a todo território nacional; adoção de um novo modelo de fiscalização rodoviária.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *Em STP nota-se que maioria dos casos de acidente tem a ver com mau o comportamento dos condutores.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *Na minha ótica, penso que quanto mais reforçarmos a segurança rodoviária maior seria a segurança para os próprios cidadãos, isto porque com os Agentes fiscalizadores no controlo dos limites de velocidades, irá inibir os condutores de uma certa velocidade, dentre outras situações, nós portanto estaríamos a garantir com precisão a segurança aos demais utentes da via.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *Quanto a nossa Legislação rodoviária (lei 4/13 de 5 de junho), diria que faltava o elo de ligação entre o legislador e a PN, porque elaboraram o tal Código da Estrada que não culmina em nada com a nossa realidade são-tomense, temos portanto, artigos que efetivamente não dá para aplicar com precisão, assim, penso que este Novo Código de Estrada ainda falta uma revisão.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *Como é óbvio, a Unidade Especial de Trânsito tem essa atribuição e competência em tudo que tange a segurança rodoviária, no entanto, a UET tem*

vindo acionando todos os mecanismos possíveis para reduzir a sinistralidade rodoviária.

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *A PNSTP normalmente elabora trimestralmente um plano de Operação Stop ao nível nacional, com carácter específico ao combate a Sinistralidade Rodoviária e incrementando deste modo o sentimento de segurança nas diversas comunidades, este plano de operação é consideravelmente frutífero.*

8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?

R: *Quanto aos meios ao dispor da PN vê-se ainda algumas carências, porém, tentamos sempre dar melhor respostas as ações que são nos atribuídos.*

9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?

R: *A PNSTP deveria fazer aquisição de alguns equipamentos propícios para a fiscalização rodoviária, talvez se tivéssemos um Bafómetro a funcionar no nosso país, a sinistralidade rodoviária poderia ter uma melhor redução.*

10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?

R: *As zonas de acumulação de acidente de viação são muitas das vezes zonas de vias rápidas como por exemplo Avenida Marginal, deste modo, elas devem ser estudadas para decidir as estratégias de prevenção.*

11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?

R: *Sim, o objetivo é reduzir o número de vítimas mortais nas estradas, assim tem feito fiscalização e ações de sensibilização.*

12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?

R: *Pode-se fazer análise face a sinistralidade rodoviária no seio da PNSTP e encontrar possíveis soluções para o determinado problema, mas enquanto a política estiver interligada na PNSTP, vai nos dificultar certamente nas tomadas de decisões com maior precisão.*

Apêndice J

Entrevista ao Sr. Subchefe da Unidade Especial de Trânsito Francisco Duarte da
Silva, em 15 de fevereiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *Excesso de álcool no sangue, nível de escolaridade, estrada esburacada, mudança climática, negligência dos peões. Para diminuição deste flagelo tem que mudar de comportamento. Através de várias campanhas de sensibilização.*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *A PN deveria ter mais meios de equipamentos para lidar com a questão de segurança rodoviária no país.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *A meu ver, as medidas técnicas e táticas nas vias que têm sido implementadas, a ineficiência deve-se as questões legislativas. No entanto, para remediar a situação, cabe a Policia Nacional implementar medidas de sensibilização com forte poder persuasivo para promover nos cidadãos uma consciência clara dos riscos que correm e cuidados que devem ter para evitá-los.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *A segurança nas estradas proporciona maior segurança para a população, quando elas (estradas) estiverem também em boas condições de uso.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *Penso que deve ser clara, rigorosa, confiável por parte das pessoas e não pode transmitir ideia de impunidade aos que a transgridem. Quem infringir deve se sentir o peso da punição de uma forma justa para não voltar a cometer ou pelo menos ter mais cuidado, esta legislação é uma mais-valia e deve ser mais divulgado.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim.*

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *Na minha opinião a PN tem feito muito esforço para combater a sinistralidade rodoviária no país, operação STOP, controlo e fiscalização ordinária.*

.

- 8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?**

R: *Penso que a PN não dispõe de meios suficientes para esse e outros fins.*

- 9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?**

R: *Para que a PN consiga melhorar a prevenção rodoviária no país é preciso adquirir mais meios, como também deveria fazer sempre operação STOP, campanha de sensibilização e melhor controlo de viaturas em circulação.*

- 10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?**

R: *Tendo identificado esses pontos e locais mas vulneráveis dos acidentes, cabe a polícia colocar seus efetivos nesses pontos para controlar e fiscalizar, só assim se consegue melhor resultado.*

- 11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?**

R: *Sim, colocando mais efetivos no caminho, realizações de campanhas de sensibilização.*

- 12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?**

R: *Vejo que, um comportamento prematuro por parte de condutor pesa e provoca sinistralidade rodoviária, portanto, no seio da PNSTP deve ter estudo identificativo para analisar os comportamentos que leva a sinistralidade nas vias.*

Apêndice K

Entrevista ao Sr. Subchefe da Unidade Especial de Trânsito Iastiman dos Santos,
em 08 de fevereiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *As causas da sinistralidade nas estradas de STP são: péssimas condições das estradas e efeito de álcool.*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *Com a questão de segurança rodoviária em STP, a PN deveria ter mais números de efetivos e fazer mais operações STOP.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *Os elementos potenciadores mais importantes podem ser os condutores que provocam os acidentes e as vias degradadas.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *A segurança nas estradas proporciona maior segurança para a população quando tem mais efetivos nos diversos pontos das estradas.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *A legislação de trânsito é uma mais-valia e deve ser mais divulgado.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim, porque a UET tem estado a realizar várias formações.*

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *No combate a sinistralidade rodoviária, a PNSTP tem feito trabalhos nas vias públicas, ações de formações do efetivo e ações sensibilização.*

8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim.*

9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?

R: *Para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária ou sinistralidade deve colocar os Agentes mais na rua.*

10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?

R: *Porque serve de informação para sustentar uma tomada de decisão, sobre as estratégias a traçar para a resolução eficiente do problema. Assim sendo, essas zonas terão um tratamento especial no plano estratégico.*

11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?

R: *Sim, a PNSTP tem desenvolvido muitas campanhas de sensibilização e prevenção tendo alguns efeitos.*

12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?

R: *É necessário, porque quanto melhor conhecermos os comportamentos e a sinistralidade, mais eficientes seremos nas resoluções dos problemas relacionados e de forma que os Agentes tenham capacidades para lidar com a sinistralidade.*

Apêndice L

Entrevista a Sr^a. Agente da Primeira Classe da Unidade Especial de Trânsito
Rosineyde da Silva, em 10 de fevereiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *As causas da sinistralidade nas estradas de STP são: consumo abusivo de álcool, excesso de velocidade, desrespeito do código da estrada, péssimas condições das vias.*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *No meu entender, penso que a PN deveria fazer campanha de sensibilização junto dos utentes da via.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *Condutores sobre efeito de álcool, quando ocorre mau tempo.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *Na medida em que os cidadãos se sintam mais a vontade quando circulam nas vias públicas no local devidamente estipulado.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *É uma mais-valia, porque com essa legislação deveu-se a uma diminuição de acidente nas estradas.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim.*

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *É realizada a campanha de sensibilização e operação STOP.*

8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim, mas são muito pouca coisa, precisa-se de mais efetivos para associar a esta causa.*

9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?

R: *A PN deveria aumentar a proximidade com os automobilistas e realizar ações de sensibilização.*

10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?

R: *São as seguintes, desde logo, para se prevenir os futuros acidentes de viação nestes mesmos locais, esta sinalização vai permitir que os utentes em particular, os condutores adotem uma postura mais adequada aquando da aproximação dos locais assinalados como Pontos Negros.*

11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?

R: *Sim, a PN tem feito muitas campanhas de sensibilização possuindo alguns efeitos.*

12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?

R: *Para que a PN tenha Agentes capazes de lidar com a sinistralidade.*

Apêndice M

Entrevista ao Sr. Agente da Primeira Classe da Unidade Especial de Trânsito
Arlindo Neto, em 20 de janeiro de 2016

1. No seu entender, quais as causas da sinistralidade rodoviária nas estradas de São Tomé e Príncipe (STP)?

R: *As causas da sinistralidade rodoviária em STP, por um lado é desrespeito do código da estrada, condução sobre efeito de álcool, velocidade.*

2. Como é que a Polícia Nacional deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP?

R: *Tendo em conta que neste último ano tem constatado muito caso da sinistralidade rodoviária, a PN para diminuir este flagelo, deve intensificar o patrulhamento e fiscalização nas estradas de STP.*

3. Quais os elementos potenciadores na problemática da sinistralidade rodoviária?

R: *O elemento mais importante é o condutor quando provocam acidente.*

4. Em que medida é que maior segurança nas estradas proporciona maior segurança aos próprios cidadãos?

R: *Justifica dizendo que é necessário a presença dos elementos policiais da UET nas vias públicas, só assim estaríamos a garantir a segurança rodoviária.*

5. O que pensa da legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes na via pública?

R: *A legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes das vias pública e penso que precisa de mais formações.*

6. As competências da Unidade Especial de Trânsito são as indicadas para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim, a UET tem a competência para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária.*

7. A nível operacional, o que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade rodoviária?

R: *A nível operacional, a PNSTP tem realizado campanha de sensibilização.*

8. Os meios materiais e humanos aos dispor da PN-UET são os adequados para a execução de ações vocacionadas para a prevenção da sinistralidade rodoviária?

R: *Sim, se adequar os meios materiais e humanos da PNSTP.*

9. O que considera que a PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade?

R: *A PNSTP deveria dar mais atenção a elementos da UET, e dotar de formação de nível de controlo a segurança rodoviária.*

10. Que razões justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes (locais onde ocorrem acidentes de viação com vítimas mortais ou feridos e onde ocorrem muitos acidentes de viação) e a recolha de informações sobre os acidentes de viação?

R: *Na zona de acumulação de acidente, a DTT junto da UET deve identificar essas zonas de forma a definir plano de prevenção.*

11. A PN-UET tem desenvolvido alguma ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária? Quais?

R: *Sim, a PNSTP tem desenvolvido campanhas de sensibilização.*

12. Porque é que considera necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade?

R: *É necessário ter estudos, Porque só assim a PNSTP ficaria capacitado para lidar com o problema e com isso dar e mostrar repostas credíveis aos públicos.*

Apêndice N

Quadros de 1 a 12 das matrizes das unidades de contexto e de registo das questões

Quadro 1 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 1.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Alcoolismo”;	1.1
	“Falta de inspeção obrigatória”;	1.2
	“Falta de atenção dos condutores”;	1.3
	“Desrespeito às normas”;	1.4
	“Más condições de estradas.”	1.5
#2	- “Condições das vias”;	1.5
	“Os comportamentos menos dignos dos peões, automobilistas”;	1.6
	“Falta de sinalização das vias”;	1.7
	“Falta de barreiras de proteção nas vias.”	1.8
	- “Mau estado de conservação dos veículos”;	1.9
#3	“Excesso de velocidade por parte de alguns utentes da via”;	1.10
	“Mau estado de conservação da faixa de rodagem”;	1.5
	“Consumo excessivo de álcool”.	1.1
#4	- “Desrespeito do código da estrada”;	1.4
	“Condução sobre efeito de álcool”;	1.1
	“Velocidade.”	1.10
#5	- “Consumo excessivo de álcool”;	1.1
	“Desrespeito pelas regras de trânsito”;	1.4
	“Condução sem habilitação legal”;	1.11
	“Excesso de velocidade”;	1.10
	“Más condições das nossas vias”;	1.5
	“Falta de sinalização.”	1.7
#6	- “Excesso de velocidade”;	1.10
	“Condições das vias”;	1.5
	“Ingestão de bebida alcoólica”;	1.1
	“Falta de precaução”;	1.3
	“Desrespeito pelas regras de trânsito.”	1.4
#7	- “Péssimas condições das estradas”;	1.5
	“Efeito de álcool.”	1.1
	- “Consumo abusivo de álcool”;	1.1
#8	“Excesso de velocidade”;	1.10
	“Desrespeito do código da estrada”;	1.4
	“Péssimas condições das vias.”	1.5
	- “Excesso de álcool no sangue”;	1.1
#9	“Nível de escolaridade”;	1.12
	“Estrada esburacada”;	1.5
	“Mudança climática.”	1.13

Quadro 2 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 2.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Fazer com que os condutores cumpram mais as normas e deve fazer uma pressão positiva junto aos governos no sentido de adquirir mais meios modernos e aparelhos para se implementar testes de alcoolemia no país.”	2.1 2.2
#2	- “Deveria investir mais na área de trânsito capacitando mais os seus agentes a nível de formação que tem a ver com segurança rodoviária.”	2.3
#3	- “A PN deveria na sua competência e atribuição, incrementar mais ação de sensibilização, efetuar patrulhas permanente nas estradas nacionais e secundárias a todo território nacional; adoção de um novo modelo de fiscalização rodoviária.”	2.4 2.5
#4	- “A PN para diminuir este flagelo, deve intensificar o patrulhamento e fiscalização nas estradas de STP.”	2.5
#5	- “Lidar de forma preocupante, tendo em conta que não observando as regras por parte dos condutores, o acidente de viação aumentará levando a perda de vidas.”	2.1
#6	- “A PNSTP, no meu entender deve desenvolver mais campanhas de sensibilização, arranjar condições operacionais para efetivar de melhor forma a fiscalização rodoviária.”	2.4 2.5
#7	- “Com a questão de segurança rodoviária em STP, a PN deveria ter mais números de efetivos e fazer mais operações STOP.”	2.5
#8	- “No meu entender, penso que a PN deveria fazer campanha de sensibilização junto dos utentes da via.”	2.4
#9	- “A PN deveria ter mais meios de equipamentos para lidar com a questão de segurança rodoviária no país.”	2.2

Quadro 3 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 3.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Veículos”;	3.1
	“Homem”;	3.2
	“Estrada.”	3.3
#2	- “Penso que esses elementos acabam por ser muitos, mas o mais potenciador temos, o condutor.”	3.2
#3	- “Em STP nota-se que maioria dos casos de acidente tem a ver com mau o comportamento dos condutores.”	3.2
#4	- “O elemento mais importante é o condutor.”	3.2
#5	- “Não podemos indicar um elemento específico creio que o homem é o mais importante”;	3.2
	“Automóvel.”	3.1
#6	- “Considera-se o condutor como o elemento principal”;	3.2
	“As vezes também condições climática.”	3.4
#7	- “Os elementos potenciadores mais importantes podem ser os condutores”;	3.2
	“As vias degradadas.”	3.3
#8	- “Condutores sobre efeito de álcool”;	3.2
	“Quando ocorre mau tempo.”	3.4
#9	- “A meu ver, as medidas técnicas e táticas nas vias que têm sido implementadas”;	3.5
	“As questões legislativas.”	3.6

Quadro 4 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 4.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Tudo que faz as pessoas sentirem-se seguras é melhor, se a nível de SR apresentar um bom nível, as pessoas sentirão mais seguras nas nossas estradas.”	4.1
#2	- “Não há dúvidas, que em qualquer sociedade e nesta matéria de segurança rodoviária, maior segurança nas vias faz diminuir os acidentes.”	4.2
#3	- “Na minha ótica, penso que quanto mais reforçarmos a segurança rodoviária maior seria a segurança para os próprios cidadãos, isto porque com os Agentes fiscalizadores no controlo dos limites de velocidades, irá inibir os condutores de uma certa velocidade, dentre outras situações, nós portanto estaríamos a garantir com precisão a segurança aos demais utentes da via.”	4.2 4.3
#4	- “Justifica dizendo que é necessário a presença dos elementos policiais da UET nas vias públicas, só assim estaríamos a garantir a segurança rodoviária.”	4.3
#5	- “A insegurança vivida nas vias de circulação rodoviária é também consubstanciada numa desordem no uso da via pública ao ponto de comprometer não só a segurança como também a sinistralidade rodoviária.”	4.3
#6	- “Sempre que acontecem acidentes, aumentam o sentimento de insegurança nas estradas e as causas dos acidentes têm influências negativas tanto nos próprios intervenientes, como nas suas famílias bem como na vida social e económica do país, sendo assim o melhor investimento nas estradas garante melhor condições de segurança e de vida para todos.”	4.1 4.2
#7	- “A segurança nas estradas proporciona maior segurança para a população quando tem mais efetivos nos diversos pontos das estradas.”	4.3
#8	- “Na medida em que os cidadãos se sintam mais a vontade quando circulam nas vias públicas no local devidamente estipulado.”	4.2
#9	- “A segurança nas estradas proporciona maior segurança para a população, quando elas (estradas) estiverem também em boas condições de uso.”	4.2

Quadro 5 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 5.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Falta muita regulamentação de matérias específicas”; “O CE precisa ser revisto e atualizado.”	5.1 5.2
#2	- “Realmente o país tem neste momento um Código da Estrada novo, mas, o que nos dificulta é o envolvimento de todas as entidades responsável da segurança rodoviária e a vontade política para a sua implementação em pleno.” - “Quanto a nossa legislação rodoviária (Lei 4/13 de 5 de junho), diria que faltava o elo de ligação entre o legislador e a PN, porque elaboraram o tal Código da Estrada que não culmina em nada com a nossa realidade são-tomense, temos portanto, artigos que efetivamente não dá para aplicar com precisão, assim, penso que este Novo Código de Estrada ainda falta uma revisão.”	5.3
#3	- “A legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes das vias pública e penso que precisa de mais formações.”	5.1 5.2
#4	- “É um instrumento que regula e facilita os Agentes fiscalizadores em exercer condignamente as suas missões.”	5.2
#5	- “Em termos legais penso que existe uma boa condição de segurança previstos nas leis de segurança rodoviária do nosso país, não obstante existir algumas lacunas regulamentares, para facilitar na prática e esclarecer ao mesmo tempo algumas medidas de segurança rodoviária que se pretende implementar.”	5.4
#6	- “A legislação de trânsito é uma mais-valia e deve ser mais divulgado.”	5.1 5.4
#7	- “É uma mais-valia, porque com essa legislação deveu-se a uma diminuição de acidente nas estradas.”	5.4
#8	- “Quem infringir deve se sentir o peso da punição de uma forma justa para não voltar a cometer ou pelo menos ter mais cuidado, esta legislação é uma mais-valia e deve ser mais divulgado.”	5.4
#9		

Quadro 6 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 6.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Sim.”	6.1
#2	- “São.”	6.1
#3	- “Como é óbvio, a Unidade Especial de Trânsito tem essa atribuição e competência em tudo que tange a segurança rodoviária, no entanto, a UET tem vindo acionando todos os mecanismos possíveis para reduzir a sinistralidade rodoviária.”	6.1
#4	- “Sim, a UET tem a competência para lidar de forma eficaz e célere com o problema da sinistralidade rodoviária.”	6.1
#5	- “Não.”	6.2
#6	- “Sim, embora as dificuldades dos meios a efetivar essas competências sejam escassas.”	6.1
#7	- “Sim, porque a UET tem estado a realizar várias formações.”	6.1
#8	- “Sim.”	6.1
#9	- “Sim.”	6.1

Quadro 7 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 7.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Muitas operações rodoviárias a nível de sensibilização”;	7.1
	“Nível de fiscalização geral.”	7.2
#2	- “A PNSTP tem aumentado a sua ação de fiscalização principalmente nas horas de ponta e nos locais de maior movimentação bem como de maior ocorrência de acidentes.”	7.2
#3	- “A PNSTP normalmente elabora trimestralmente um plano de Operação Stop ao nível nacional.”	7.2
#4	- “A nível operacional, a PNSTP tem realizado campanha de sensibilização.”	7.1
	- “Formação”;	7.3
#5	“Sensibilização nas estradas, encontros diretos com os condutores, principalmente os taxistas e os motoqueiros.”	7.1
#6	- “Diversas operações STOP, e ações de sensibilização e palestras relativas a segurança rodoviária”;	7.1
	“Ações de fiscalização normal.”	7.2
#7	- “A PNSTP tem feito trabalhos nas vias públicas, ações de formações do efetivo”;	7.3
	“Ações sensibilização.”	7.2
#8	- “É realizada a campanha de sensibilização”;	7.1
	“Operação STOP.”	7.2
#9	- “Na minha opinião a PN tem feito muito esforço para combater a sinistralidade rodoviária no país, operação STOP, controlo e fiscalização ordinária.”	7.2

Quadro 8 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 8.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Não.”	8.1
#2	- “Não. Como é do conhecimento de todos somos um país com numerosas dificuldades financeiras e graças a cooperação com outros os países principalmente com Portugal tem ajudado em apetrechar este sector que muitas das vezes não é suficiente.”	8.1
#3	- “Quanto aos meios ao dispor da PN vê-se ainda algumas carências, porém, tentámos sempre dar melhor respostas as ações que são nos atribuídos.”	8.1
#4	- “Sim, se adequar os meios materiais e humanos da PNSTP.”	8.2
#5	- “Não.”	8.1
#6	- “A PNSTP tem sim alguns meios para a prossecução das suas atividades relativas a fiscalização e prevenção da sinistralidade rodoviária, no entanto os meios que a PN dispõe são poucos e muitas vezes arcaicos e inadequados.”	8.1
#7	- “Sim.”	8.2
#8	- “Sim, mas são muito pouca coisa, precisa-se de mais efetivos para associar a esta causa.”	8.2
#9	- “Penso que a PN não dispõe de meios suficientes para esse e outros fins.”	8.1

Quadro 9 – Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 9.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Mais sensibilização.”	9.1
	- “Ação de fiscalização principalmente nas horas e locais de maior ocorrência de acidentes”;	9.2
#2	“Aumentar a sua presença nas estradas”;	9.3
	“Ser firme na sua atuação”;	9.4
	“Ação de sensibilização dos automobilistas e motoqueiros na mudança de comportamento na condução.”	9.1
#3	- “A PNSTP deveria fazer aquisição de alguns equipamentos propícios para a fiscalização rodoviária, talvez se tivéssemos um Bafómetro a funcionar no nosso país, a sinistralidade rodoviária poderia ter uma melhor redução.”	9.5
#4	- “A PNSTP deveria dar mais atenção a elementos da UET, e dotar de formação de nível de controlo a segurança rodoviária.”	9.6
#5	- “Aumentar o número de fiscalização.”	9.2
	- “Ações de sensibilização”;	
#6	“Intensificar as ações de fiscalização”;	9.1
	“Investir nos meios de tecnologia de informação e comunicação.”	9.5
#7	- “Para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária ou sinistralidade deve colocar os Agentes mais na rua.”	9.3
#8	- “Realizar ações de sensibilização.”	9.1
	- “Adquirir mais meios”;	9.5
#9	“Fazer sempre operação STOP”;	9.2
	“Campanha de sensibilização.”	9.1

Quadro 10 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 10.

Entrevistas	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Esses locais de mais ocorrências devem ser estudadas para se perceber em concreto o que tem acontecido neles com mais informações. Porque até pode ser uma questão de estrada que tenha algum problema técnico.”	10.1
#2	- “É claro que estas informações são importantes. Sem as quais não será possível fazermos o nosso planeamento operacional, de forma a direcionarmos a nossa ação nestes locais.”	10.2
#3	- “As zonas de acumulação de acidente de viação são muitas das vezes zonas de vias rápidas como por exemplo Avenida Marginal, deste modo, elas devem ser estudadas para decidir as estratégias de prevenção.”	10.1 10.2
#4	- “Na zona de acumulação de acidente, a DTT junto da UET deve identificar essas zonas de forma a definir plano de prevenção.”	10.2
#5	- “A polícia deve estudar bem esses lugares de forma a extrair melhores informações sobre as ocorrências. Porque com essas informações se consegue construir planos de prevenção das causas.”	10.1 10.2
#6	- “A identificação de pontos negros podem ser uteis para que se dirija as ações de prevenção, e até mesmo divulgar para que a pessoa possa ter maior precaução, podem ainda ser os locais identificados para se colocar sinais rodoviários.”	10.2
#7	- “Porque serve de informação para sustentar uma tomada de decisão, sobre as estratégias a traçar para a resolução eficiente do problema.”	10.2
#8	- “São as seguintes, desde logo, para se prevenir os futuros acidentes de viação nestes mesmos locais, esta sinalização vai permitir que os utentes em particular, os condutores adotem uma postura mais adequada aquando da aproximação dos locais assinalados como Pontos Negros.”	10.2 10.3
#9	- “Tendo identificado esses pontos e locais mas vulneráveis dos acidentes, cabe a polícia colocar seus efetivos nesses pontos para controlar e fiscalizar, só assim se consegue melhor resultado.”	10.2 10.3

Quadro 11 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 11.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Sim, programas televisivos de ação de sensibilização sobre sinistralidade rodoviária”;	11.1
	“Fiscalização.”	11.2
#2	- “Tem sim. Controlo de todas as viaturas mal estacionadas na nossa urbe”;	11.3
	“Sensibilização dos automobilistas e motoqueiros na mudança de comportamentos durante a condução.”	11.1
#3	- “Sim, tem feito fiscalização”;	11.2
	“Ações de sensibilização.”	11.1
#4	- “Sim, a PNSTP tem desenvolvido campanhas de sensibilização.”	11.1
#5	- “Sim, a polícia tem feito muitas ações de fiscalização”;	11.2
	“Sensibilização.”	11.1
#6	- “Sim, ações de sensibilização”;	11.1
	“Ações de fiscalização.”	11.2
#7	- “Sim, a PNSTP tem desenvolvido muitas campanhas de sensibilização.”	11.1
#8	- “Sim, a PN tem feito muitas campanhas de sensibilização.”	11.1
#9	- “Sim, colocando mais efetivos no caminho”;	11.4
	“Realizações de campanhas de sensibilização.”	11.1

Quadro 12 - Matriz cromática das unidades de contexto e de registo da questão 12.

Entrevistados	Unidade de contexto	Unidade de Registo
#1	- “Porque também é competência da PN trabalhar no sentido que a SR apresente melhores resultados.”	12.1
#2	- “Estes estudos são necessários para que a Polícia Nacional se programe e desenvolva a sua ação operativa nesta vertente bem como conhecer a evolução da situação rodoviária no País para se tomar as medidas necessárias.”	12.2
#3	- “Pode-se fazer análise face a sinistralidade rodoviária no seio da PNSTP e encontrar possíveis soluções para o determinado problema, mas enquanto a política estiver interligada na PNSTP, vai nos dificultar certamente nas tomadas de decisões com maior precisão.”	12.1
#4	- “É necessário ter estudos, Porque só assim a PNSTP ficaria capacitado para lidar com o problema e com isso dar e mostrar repostas credíveis aos públicos.”	12.3
#5	- “Porque o estudo irá permitir a Polícia Nacional orientar os seus serviços no combate à sinistralidade.”	12.3
#6	- “Para que se possa tomar medidas concretas e adequadas a cada factor dos acidentes”; “Prevenir contra a SR futura.”	12.3 12.2
#7	- “É necessário, porque quanto melhor conhecermos os comportamentos e a sinistralidade, mais eficientes seremos nas resoluções dos problemas relacionados e de forma que os Agentes tenham capacidades para lidar com a sinistralidade.”	12.3
#8	- “Para que a PN tenha Agentes capazes de lidar com a sinistralidade.”	12.3
#9	- “Vejo que, um comportamento prematuro por parte de condutor pesa e provoca sinistralidade rodoviária, portanto, no seio da PNSTP deve ter estudo identificativo para analisar os comportamentos que leva a sinistralidade nas vias.”	12.4

Apêndice O

Tabelas de 1 a 12 das análises de conteúdo das questões

Tabela 1: Análise de conteúdo da questão 1 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Causas da sinistralidade e rodoviária nas estradas de STP	Prevenção	1.4 Desrespeito às normas	x			x	x	x			x	5	55,6%
		1.6 Os comportamentos menos dignos dos automobilistas		x								1	11,1%
		1.12 Nível de escolaridade									x	1	11,1%
		1.13 Mudança climática									x	1	11,1%
		1.5 Más condições das vias	x	x	x		x	x	x	x	x	8	11,1%
	Mobilidade	1.2 Falta de inspeção obrigatória	x									1	11,1%
		1.7 Falta de sinalização das vias		x			x					2	22,2%
		1.8 Falta de barreiras de proteção nas vias		x								1	11,1%
		1.9 Mau estado de conservação dos veículos			x							1	11,1%
		1.10 Excesso de velocidade			x	x	x	x			x	5	11,1%
		1.11 Condução sem habilitação legal					x					1	11,1%
		1.3 Falta de atenção dos condutores	x					x				2	22,2%
		1.1 Excesso de bebidas alcoólicas	x		x	x	x	x	x	x	x	8	11,1%

Tabela 2: Análise de conteúdo da questão 2 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Como a PN deveria lidar com a questão de segurança rodoviária em STP	Prevenção	2.3 Formação dos Agentes		x								1	11,1%
		2.1 Fazer os condutores cumprir mais as normas	x				x					2	22,2%
		2.4 Programa de sensibilização			x			x		x		3	33,3%
	Segurança	2.2 Utilização de meios modernos	x								x	2	22,2%
		2.5 Aumentar a fiscalização			x	x		x	x			4	44,4%

Tabela 3: Análise de conteúdo da questão 3 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Elementos potenciadores na problemática da sinistralidade e rodoviária	Prevenção	3.2 Condutor	x	x	x	x	x	x	x	x		8	88,9%
		3.4 Condições climáticas					x		x			2	22,2%
	Segurança	3.6 Questões legislativas									x	1	11,1%
		3.1 Veículos	x			x						2	22,2%
	Mobilidade	3.3 Via	x					x				2	22,2%
		3.5 Medidas técnicas e táticas nas vias									x	1	11,1%

Tabela 4: Análise de conteúdo da questão 4 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Maior segurança nas estradas proporcionam a maior segurança aos próprios cidadãos	Policimento	4.3 Maior efetivo policial			x	x	x		x			4	44,4%
		4.1 SR oferece maior sentimento de insegurança a população	x						x			2	22,2%
	Segurança	4.2 Segurança nas vias melhora a segurança das pessoas e bens			x	x			x	x	x	5	55,6%

Tabela 5: Análise de conteúdo da questão 5 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Legislação de trânsito enquanto elemento de segurança dos utentes	Segurança	5.1 Falta legislação de matérias específicas	x		x				x			3	33,3%
		5.2 Precisa ser atualizado	x		x	x						3	33,3%
		5.3 Dificulta atuação policial			x							1	11,1%
		5.4 Legislação é fundamental						x	x	x	x	5	55,6%

Tabela 6: Análise de conteúdo da questão 6 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Competências da UET são as indicadas para o problema da sinistralidade rodoviária	Afirmativo	6.1 Sim	x	x	x	x		x	x	x	x	8	88,9%
	Negativo	6.2 Não					x					1	11,1%

Tabela 7: Análise de conteúdo da questão 7 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
O que é realizado pela PNSTP no combate à sinistralidade de rodoviária	Prevenção	7.3 Formação					X		X			2	22,2%
		7.1 Campanha de sensibilização	X			X	X	X		X		5	55,6%
	Policiamento	7.2 Operação de fiscalização	X	X	X			X	X	X	X	7	77,8%

Tabela 8: Análise de conteúdo da questão 8 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Meios materiais e humanos aos dispor da PNSTP são os adequados para a prevenção da SR	Não são adequados	8.1 Não	X	X	X		X	X			X	6	66,7%
	Possui meios adequados	8.2 Sim				X			X	X		3	33,3%

Tabela 9: Análise de conteúdo da questão 9 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
PNSTP deveria fazer para se conseguir melhorar a prevenção rodoviária e/ou a sinistralidade de	Prevenção	9.6 Formação de nível de controlo a segurança rodoviária						X				1	11,1%
		9.1 Ação de sensibilização			X	X			X	X	X	5	55,6%
	Segurança	9.5 Aquisição de equipamentos					X		X		X	3	33,3%
		9.2 Ação de fiscalização					X		X		X	3	33,3%
	Policiamento	9.3 Aumentar a sua presença nas estradas					X				X	2	22,2%
		9.4 Ser firme na sua atuação					X					1	11,11%

Tabela 10: Análise de conteúdo da questão 10 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Razões que justificam a identificação dos Pontos Negros/Zonas de Acumulação de Acidentes	Prevenção	10.1 Devem ser estudadas	X		X		X					3	33,3%
		10.2 Definir plano de prevenção para esses pontos			X	X	X	X	X	X	X	8	88,9%
	Policiamento	10.3 Melhorar atuação policial						X		X	X	3	33,3%

Tabela 11: Análise de conteúdo da questão 11 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
PNSTP tem desenvolvido a ação que facilita a implementação de novas políticas de prevenção rodoviária	Tem desenvolvido	11.1 Ação de sensibilização	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9	100%
		11.2 Ação de Fiscalização	X		X		X	X				4	44,4%
		11.3 Controlo das viaturas			X							1	11,1%
		11.4 Efetivos na via									X	1	11,1%

Tabela 12: Análise de conteúdo da questão 12 da entrevista

Categorias	Subcategorias	Unidade de Registo	Entrevistados									Unid. de Enumeração	Resultados (%)
			1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Necessário haver estudos no seio da PNSTP que ajude a avaliar os comportamentos e a sinistralidade de	Prevenção	12.1 PN trabalha no sentido que a SR apresente bons resultados		X	X							2	22,2%
		12.2 Prevenir contra a SR futura			X				X			2	22,2%
		12.3 Elaborar melhor o plano de prevenção					X	X	X	X	X	5	55,6%
	Policiamento	12.4 Manter o controlo da SR									X	1	11,1%

Apêndice P

Base do Modelo de Intervenção

Base do Modelo de Intervenção	
A: Prevenção	B: Sensibilização
1º Conservação de veículos 2º Formação 3º Plano de prevenção para esses pontos 4º Atuação da PN 5º Prevenir a Sinistralidade Rodoviária futura	1º Desrespeito às normas 2º Comportamentos pouco cívicos 3º Programas de sensibilização 4º Indução ao cumprimento de normas 5º Mudanças climáticas
C: Materiais	D: Mobilidade
1º Modernização de meios 2º Inexistência de regulamentação de matérias específicas 3º Precisa ser atualizado 4º Aquisição de equipamentos	1º Excesso de bebidas alcoólicas 2º Falta de inspeção obrigatória 3º Falta de atenção dos condutores 4º Más condições das vias 5º Excesso de velocidade 6º Condução sem habilitação legal 7º Falta de sinalização e barreira de proteção nas vias
E: Policiamento	F: Segurança
1º Aumento da fiscalização 2º Maior efetivo policial 3º Dificulta atuação policial 4º Firmeza na atuação 5º Controlo das viaturas	1º A segurança rodoviária promove a segurança e não a insegurança 2º Melhoria na segurança nas vias melhora

ANEXOS

ANEXOS

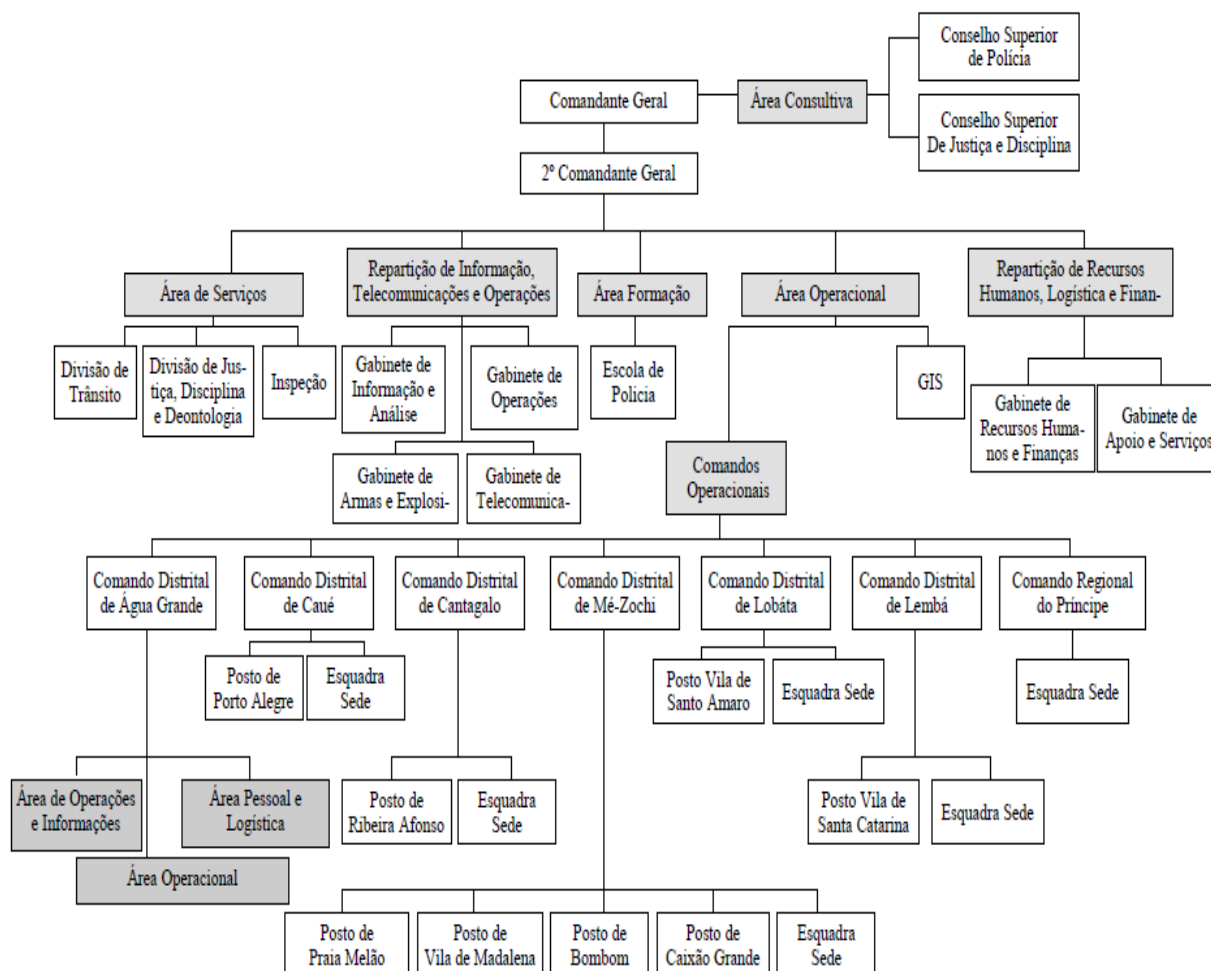
Anexo 1: Organigrama da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

Anexo 2: Categorias profissionais da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

Anexo 1

Organigrama da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

ORGANIGRAMA DA POLÍCIA NACIONAL DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE



Anexo 2

Categorias profissionais da Polícia Nacional de São Tomé e Príncipe

CATEGORIAS PROFISSIONAIS DA POLÍCIA NACIONAL DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE



SUPERINTENDENTE



INTENDENTE



SUBINTENDENTE



COMISSÁRIO



SUBCOMISSÁRIO



CHEFE DE
ESQUADRA



SUBCHEFE
PRINCIPAL



1.º SUBCHEFE



2.º SUBCHEFE



AGENTE
PRINCIPAL



AGENTE DA
1.ª CLASSE



AGENTE DA
2.ª CLASSE